

Débats publics Fos Faster – Fos Tonkin

Première réunion : réunion d'ouverture

Transcription

I.	Ouverture	2
II.	Première partie – présentation du projet Fos Tonkin	10
1.	Présentation	10
2.	Questions de la salle	16
3.	Echanges avec la salle	34
III.	Deuxième partie – Le rôle de la CRE dans le marché gazier français	36
1.	Présentation	36
2.	Echanges avec la salle	40
IV.	Troisième partie – Présentation du projet Fos Faster	41
1.	Présentation	41
2.	Questions de la salle	47
3.	Interventions à partir des questions	56

I. Ouverture

Monsieur Antoine DUBOUT, Président des CPDP Fos Faster et Fos Tonkin

Mesdames et Messieurs, bonsoir. Merci d'être aussi nombreux ce soir pour cette réunion d'ouverture de ces deux débats publics qui portent sur les terminaux méthaniers du port de Fos. Avant d'aller plus loin, je vais passer la parole à Monsieur Michel SAPPIN, Préfet de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur, et vous invite, Monsieur le Préfet, à ouvrir officiellement ces débats publics qui vont se dérouler jusqu'au 17 décembre 2010. Merci. Je passe la parole à Monsieur SAPPIN.

Monsieur Michel SAPPIN, Préfet de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur

Mesdames et Messieurs les élus, les Maires, les Conseillers régionaux, les Conseillers généraux, en attendant l'arrivée du Président du Conseil régional dans quelques instants, Mesdames et Messieurs les responsables du monde économique, du Grand Port de Marseille, de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille Provence, Mesdames et Messieurs les membres et représentants des associations, moi aussi, bien sûr, je me réjouis de l'organisation de ce débat. Un grand débat tel que celui-là est un événement. C'est une procédure, aussi, prévue par le Code de l'environnement. Je le dis d'autant plus que j'en ai déjà vécu quelques-uns, on en parlait tout à l'heure, en Picardie ou en Seine Saint-Denis : c'est toujours un moment fort de la démocratie locale et c'est aussi une tâche délicate et exaltante pour les membres de la Commission, surtout dans un contexte local qui est toujours, sur les projets qui sont soumis à ce grand débat, un contexte assez passionné et c'est assez logique.

Je mesure, bien sûr, l'ampleur de la mission qui a été dévolue à la Commission particulière du débat public, présidée par Monsieur Antoine DUBOUT. Cette Commission bénéficiera bien sûr du soutien total des services de l'Etat que je dirige pour atteindre ses objectifs. Je suis sûr également du concours des élus, bien sûr, soucieux aussi de favoriser l'information et la participation des citoyens dans le respect de nos principes républicains.

Dans un souci de transparence, régulièrement renforcé par les textes successifs, et récemment, d'ailleurs, par les deux lois Grenelle, un débat public permet de dynamiser l'échange d'informations entre les acteurs de la vie locale, les élus, les associations, les industriels, les citoyens, les services de l'Etat aussi, sur de grands projets. Afin de mieux en faire percevoir les enjeux, qui sont complexes, à tout niveau, et aussi de déterminer leur impact et leur acceptabilité sur le territoire. Un grand débat, c'est également l'opportunité, pour les industriels, de faire connaître leurs projets qui sont souvent des projets structurants, créateurs ou préservateurs d'emploi, avec les mesures prises pour respecter l'environnement, pour écouter les élus, les associations, les citoyens, sur la réalité, sur les attentes, sur les contraintes locales, et pour intégrer aussi le cadre juridique national et même européen, voire international, qui s'applique et auquel veillent, bien sûr, notamment, les services de l'Etat.

Les investisseurs ont saisi, en octobre 2009, la Commission nationale du débat public de leurs projets d'investissement respectifs. A savoir, pour Fos Faster LNG Terminal SAS, sur le site de Caban Sud, la construction d'un terminal méthanier d'une capacité annuelle de 8 milliards de

mètres cubes de gaz naturel, pouvant être portée dans une deuxième phase à 16 milliards de mètres cubes, soient deux réservoirs de 180 000 mètres cubes chacun pour chaque phase. Pour Elengy, la construction d'un nouveau réservoir de 160 000 mètres cubes et d'un nouvel appontement dans le but de prolonger l'exploitation du terminal méthanier existant de Fos Tonkin.

La Commission, qui a compétence pour connaître des projets qui, par leur ampleur (on vient de le voir au travers des chiffres), présentent un fort enjeu socio-économique et ont une incidence importante sur l'environnement ou sur l'aménagement du territoire, a décidé dans sa séance du 2 décembre 2009, sous la présidence de Philippe DESLANDES, par deux décisions que je qualifierais de « parallèles », que ces projets feraient donc l'objet d'un débat public dont l'animation a été confiée à deux Commissions particulières mais dont la présidence de chacune a été confiée à Monsieur Antoine DUBOUT. Ce débat doit donc porter sur l'opportunité, les objectifs, les caractéristiques principales de ces projets que les investisseurs vous présenteront.

Il faut ajouter que la loi du 13 juillet 2010, dite Grenelle II, confie également à la Commission nationale du débat public le soin d'assurer un suivi des propositions issues du débat.

D'ores et déjà, il convient de noter bien sûr l'importance économique de chacun. Pour Elengy Fos Tonkin, un investissement de l'ordre de 500 millions d'euros, qui doit prolonger de vingt ans l'exploitation du terminal méthanier de Fos Tonkin. Pour Fos Faster LNG Terminal SAS, un investissement de l'ordre de 800 millions d'euros. Ces deux projets répondent tous deux à la demande croissante de gaz dans la consommation énergétique nationale. Ils sont conformes aux orientations de la politique énergétique nationale qui a été définie par la loi de programme du 13 juillet 2005, puisqu'ils visent à garantir la sécurité de l'approvisionnement énergétique du pays par la diversification de ses sources. Leur importance est aussi grande, comme le souligne d'ailleurs l'une des décisions de la Commission nationale du débat public, pour le développement des activités du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) et donc pour toute la région. Enfin, ce sont deux investissements dont les impacts sur l'environnement et les risques liés à leur activité doivent être mesurés. C'est donc tout l'intérêt de ce débat que de mesurer l'importance de ces projets et leurs conséquences dans tous leurs aspects.

Je ne développerai pas, bien sûr, les conditions du déroulement de l'ensemble de ce débat. Il appartient au Président de ces deux Commissions particulières de le faire. Mais aussi parce que semblables procédures se sont déjà déroulées sur le territoire. Je veux parler du débat sur le projet d'extension des capacités de Fos Conteneurs, dit Fos 2XL, qui a eu lieu du 14 avril au 29 juin 2004. Donc, beaucoup des participants de ce débat se retrouveront dans celui-ci. Vous savez, pour beaucoup d'entre vous en tous cas, comment les choses se déroulent.

Tout comme ce débat que je viens d'évoquer, les débats que nous ouvrons ce soir, donc, permettront d'éclairer les décisions que je serai amené à prendre à l'issue de la procédure réglementaire. Celle-ci, je le rappelle, suppose aussi la consultation des municipalités concernées, des services techniques compétents et le passage devant une Commission administrative qui réunit élus, techniciens et représentants du monde associatif. A l'issue de cette procédure, qui sera entamée après les débats publics, il me reviendra d'autoriser ou non les projets de Fos Tonkin et de Fos Faster.

J'espère que le débat ouvert ce soir permettra aussi, en cas de réponse positive, de nourrir les prescriptions, les instructions, les recommandations qui accompagneront les éventuels arrêtés d'autorisation. Tout ce qui sera dit au cours de ce débat sera, de toute façon, utile, même très utile, pour la suite des événements.

Je souhaite que ce débat soit aussi un moment privilégié d'échange, d'information, d'explication sur l'aménagement de la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer. Bref, comme le précise d'ailleurs le dictionnaire, que ce débat soit « un moment d'examen contradictoire avec plusieurs interlocuteurs ». Voilà, je souhaite qu'il soit complet, qu'il soit riche, qu'il soit serein aussi, même si les enjeux sont importants pour les uns comme pour les autres. Je fais vraiment toute confiance à la Commission, dans son ensemble, bien sûr, avec tous ses représentants, pour pouvoir assurer justement cette transparence et cette sérénité du débat. Merci et je vous laisse le soin, Monsieur le Président, de prendre la suite.

Monsieur Antoine DUBOUT

Merci, Monsieur le Préfet. Maintenant, place au débat, place à quatre mois d'intenses débats qui, je l'espère, permettront d'aborder toutes les facettes de ces investissements. Mais d'abord, je voudrais remercier tout particulièrement Monsieur René RAIMONDI, que je ne vois pas mais qui est ici, que j'ai vu tout à l'heure. Oui, pardon, il est ici. Monsieur le Maire, merci de nous accueillir, merci de votre présence et merci de l'accueil que vous avez fait au débat public. Je voudrais aussi remercier Monsieur Bernard GRANIE, qui est le Président du SAN Ouest, d'avoir bien voulu nous mettre à disposition cette belle salle ainsi que celles qui relèvent de son administration.

Permettez-moi aussi d'accueillir dans cette salle un certain nombre de personnalités qui ont bien voulu se déplacer. Le Président du Conseil régional, Michel VAUZELLE, qui va bientôt venir, qui nous a dit qu'il arrivait dans quelques instants, avec ses deux vice-présidents, Messieurs CASTANER et MOREL. Le Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille Provence, Jacques PFISTER. Mesdames et Messieurs les Maires de Port-de-Bouc, de Port-Saint-Louis, de Martigues, de Saint-Mitre-les-Remparts, d'Istres, Monsieur le Directeur général du Grand port de Marseille et ses collaborateurs, et Monsieur le Président du Conseil de Développement du port. J'ajoute naturellement tous les Présidents et tous les membres de toutes les associations, qui sont très nombreux, que j'ai eu l'occasion de rencontrer au cours des six mois précédents (plus d'une centaine de personnes ont été rencontrées).

Quels sont les enjeux qui nous réunissent ? Vous le savez, cela vient d'être rappelé par Monsieur le Préfet, ces débats publics portent sur deux projets industriels privés : Elengy, mais qui est porté par GDF Suez et qui correspond à Fos Tonkin. Et Fos Faster, Shell/Vopak. Ces deux projets, il faut bien le reconnaître, sont concurrents. Mais ils ont été déposés en même temps à la Commission nationale du débat public. Les projets visent pour l'un à la création d'un terminal méthanier : Fos Faster. Et pour l'autre, il s'agit de la prolongation de l'exploitation par sa réhabilitation du terminal méthanier de Fos Tonkin. Je tiens dès à présent à rappeler, s'il en était besoin, que conformément à la loi, aucune décision n'a été prise sur les projets qui sont soumis à débat. Les Commissions particulières que je vous présenterai tout à l'heure devront éclairer les maîtres d'ouvrage au moment où ils auront à se déterminer sur la poursuite des opérations et sur les modalités de leur éventuelle réalisation. En effet, et cela a été indiqué dans les différents documents qui ont été distribués dans près de 53 000 boîtes aux lettres, que vous retrouvez sur le site, je rappelle qu'un débat public n'est pas une enquête publique. Une telle procédure d'enquête publique n'étant mise en œuvre, le cas échéant, qu'à la fin du processus du débat public, c'est-à-dire d'ici environ deux ans à peu près, dans l'hypothèse où les décisions des opérateurs seraient de poursuivre.

Il est également très important de dire que les deux débats qui s'ouvrent ce soir, s'ils portent sur des finalités voisines, de gaz naturel liquéfié, dans des endroits proches, sont bien deux débats distincts.

Il est important de noter (et c'est quelque chose que je souhaite que tout le monde garde en tête) que ces deux projets sont totalement indépendants l'un de l'autre, et qu'ils ne sont pas alternatifs. Après les débats publics, ils poursuivront chacun leur route indépendamment et cela a été rappelé : modification, abandon ou poursuite.

Si la Commission nationale fait le choix de débats publics simultanés, c'est uniquement pour plusieurs raisons. La première, c'est que la saisine de la Commission, cela a été rappelé par Monsieur le Préfet, s'est faite à quelques jours d'intervalle, pour des sujets similaires (le gaz naturel) et sur un site, sur un même territoire. Il aurait été incompréhensible de réaliser deux débats publics distincts l'un de l'autre à des périodes différentes alors même que l'on savait qu'il y avait deux projets. C'est pour cela que la Commission nationale a pris la décision de créer deux Commissions particulières dédiées chacune à chacun des projets. Vous pouvez découvrir derrière moi, à l'écran, les représentants de la Commission Fos Tonkin qui sont ici présents à cette table. Leurs collègues de la Commission Fos Faster suivront lorsque, dans un deuxième temps, dans une deuxième phase, on parlera du projet Fos Faster. Par contre, la Commission nationale a souhaité que ces deux débats se tiennent simultanément, et pour en assurer la cohérence et la cohésion, qu'elles aient le même Président et le même Secrétaire général, Frédéric AUCHER que certains connaissent.

Concernant le débat public même, Monsieur le Préfet l'a rappelé. On se souviendra qu'il s'est tenu ici, précédemment, et cela a été un des premiers organisés en France, un débat public en 2004 à Fos-sur-Mer, dans le golfe, autour du projet Fos 2XL. D'un avis général, ce débat a été plutôt bien ressenti, même si malheureusement les suites conclusives n'ont pas toutes été tenues. Ce débat, je vous le rappelle, était présidé par Monsieur MERCADAL. Il est intéressant de noter qu'aujourd'hui, et ce depuis le vote de la loi Grenelle II qui a été évoqué, cela ne serait plus possible. J'y reviendrai tout à l'heure.

Les débats qui s'ouvrent aujourd'hui, il faut le préciser, n'ont pas pour objet de revenir sur ce débat antérieur, ni même sur les différents aménagements qui ont réalisés dans le port de Fos depuis quelques années, quelques fois dans la douleur, et dont je sais que toutes les cicatrices ne sont pas encore refermées. Pour autant, et bien que mon rôle doive, ou devrait, se limiter à organiser et à animer les débats pour lesquels nous sommes saisis, je tiens à vous préciser que nous entendrons toutes vos remarques sur tous les sujets qui ont émaillé votre vie depuis ces années. Elles ne seront pas pour autant des éléments pris en compte dans les conclusions du débat pour les projets actuels mais il me semble important de vous entendre, et que l'ensemble des maîtres d'ouvrage puissent vous entendre afin de mieux comprendre vos analyses, vos remarques et états d'esprit.

Alors, pourquoi ces projets ? Les modalités du débat. Les deux projets qu'Elengy et Fos Faster vont présenter globalement ce soir s'inscrivent l'un et l'autre dans la politique énergétique européenne et nationale, ainsi que peut-être, et sans vouloir porter aucun jugement, dans la lignée du développement durable et de la réduction de la production de gaz à effet de serre, telle qu'il en a été discuté lors du Grenelle de l'Environnement. Mais naturellement, j'attends, nous attendons vos remarques sur ce sujet.

Cependant, de tels projets, même si certains peuvent les juger opportuns, doivent, à bien des égards, ne pas faire oublier que leur éventuelle mise en œuvre pourrait affecter des espaces naturels et dans ce cas, appelleraient des mesures destinées à garantir certains équilibres marins comme terrestres, dans le domaine de la biodiversité mais aussi de la sécurité industrielle, de la sécurité tout court et de la santé. Il n'est pas dans l'objectif ni dans l'intention des Commissions d'opposer écologie et économie. Pour autant, de nouveaux projets industriels sont des vecteurs économiques non

négligeables. Il faudra bien en parler et nous le ferons au cours des différentes réunions qui vont avoir lieu d'ici les 10 réunions qui vont avoir lieu d'ici la mi-décembre.

On n'oubliera pas, et c'est rappelé (vous avez dû le voir) dans les documents introductifs, que les intentions exprimées par les maîtres d'ouvrage ainsi que la nature même de la molécule de gaz, et de son transport vers les utilisateurs, s'inscrivent dans la perspective ouverte à propos de la réduction de la production de carbone. L'enjeu ainsi présenté n'est pas négligeable. Ce sera à vous d'en juger.

Voilà, rapidement résumés, les quelques enjeux de ces deux projets. Mais aussi, les enjeux du développement du Grand Port Maritime de Marseille, enjeux qu'il soulève et qui feront l'objet des débats publics qui s'ouvrent aujourd'hui. Il s'agit en effet d'aborder globalement, dans leur opportunité et dans les modalités de leur éventuelle mise en réalisation (je pense en particulier aux conditions de gestion des chantiers).

Je soumets à votre réflexion quelques-unes des questions auxquelles les débats sont amenés à donner des réponses, et qui ont été soulevées d'ailleurs lors des réunions préalables que j'ai eues. La création d'un nouveau terminal méthanier est-elle nécessaire ? Son site est-il le plus adapté ? La prolongation de l'exploitation du terminal méthanier de Fos Tonkin sur la zone industrielle et portuaire de Fos depuis les années 70 est-elle nécessaire ? Le projet de réhabilitation et ses modalités sont-ils adaptés au territoire ? Quelles seraient les alternatives techniques envisageables ? Quels sont leurs impacts sur l'air, sur l'eau, sur la terre, sur la santé ? Auront-ils des impacts importants sur la biodiversité et sur l'environnement au sens le plus large du terme ? Quels sont les effets des chantiers ? Quelles seraient les conséquences économiques de leur réalisation et aussi de leur abandon ?

Toutes ces questions et bien d'autres, sans aucun doute, seront abordées au cours des débats. Et je souhaite qu'aucune ne soit éludée. Elles le seront notamment lors des 10 réunions publiques qui vont suivre et dont le calendrier et les différents thèmes sont présentés ici à l'écran. Vous le remarquerez, trois thèmes, à nos yeux, sont transversaux. Ils feront donc l'objet de réunions communes aux deux débats. La politique énergétique et la stratégie du Grand port maritime, de faire du port de Fos un pôle énergétique stratégique national et européen. Les risques industriels et les impacts quotidiens. Et enfin, le développement économique. Nous avons donc considéré qu'il était nécessaire d'organiser, pour ces thèmes, des réunions communes. Ensuite, notre choix a été de sérier les projets et d'en discuter, thème après thème, alternativement. Ces thèmes ainsi proposés ont été choisis à l'issue des nombreuses rencontres que j'ai évoquées, que j'ai eues dans les six derniers mois, et de la prise en considération des premières contributions reçues.

Cette réunion d'ouverture permettra, à n'en pas douter, de préciser plus encore l'opportunité des choix retenus. Ces débats publics, nous en avons (et j'en ai) l'intime conviction, s'imposent, ici peut-être plus qu'ailleurs, et les multiples rencontres que nous avons eues ces derniers mois le confirment. C'est pour vous, ici présents, pour les associations, les acteurs économiques, les élus, le grand public, le moment de s'informer, de s'exprimer et de faire part des diverses observations avant que toute décision définitive ne soit prise.

Ces débats (et cela a été rappelé) sont un moment de démocratie participative ou, comme l'a précisé lors de la conférence de presse le Président Philippe DESLANDES, comme un exercice d'intelligence collective. Depuis que les débats publics existent, il y en a eu 35 organisés dont sept sont actuellement en cours, dont les nôtres et ceux du Grand Paris. Sur les 35, 18 ont permis une modification, un réexamen ou un abandon. J'ai plusieurs exemples en tête, qui ont été évoqués,

certains, dont les lignes à haute tension Lyon-Chambéry, France-Espagne, ou encore la ligne ferroviaire CDG Express. Ceci montre bien (la question m'a été posée) qu'il est possible de tenir compte des observations du public.

Dans ce contexte, quel est le rôle des Commissions particulières, des deux Commissions particulières créées dans le cadre des débats publics ? Vous le découvrez à l'écran. C'est la Commission nationale du débat public qui a organisé, qui a fixé, organisé le débat particulier, nommé les membres des Commissions, le Président et les différents membres des Commissions. Ces informations ont été reprises sur les différents documents qui ont été distribués dans les différentes boîtes aux lettres, que vous avez, qui sont aussi d'ailleurs à l'entrée, et qui sont naturellement sur le site internet.

C'est d'ailleurs un des changements importants. On voit que la technique évolue. Depuis 2004, depuis le débat Fos 2XL, c'est qu'internet devient un outil interactif très important. La Commission, donc, a décidé d'organiser et de fixer les deux débats publics avec deux Commissions particulières. Nous avons tous (les membres de ces Commissions) une obligation d'indépendance, d'impartialité, d'équité et de neutralité. C'est essentiel, vous le comprendrez, à la qualité du débat. Nous avons d'ailleurs signé une charte déontologique que nous tenons à votre disposition ou que vous pouvez consulter sur le site internet. Nous n'avons pas à juger de la valeur des interventions et des arguments. Nous sommes là pour organiser le débat, rapporter le plus fidèlement possible, dans les comptes-rendus finaux, tout ce qui a été exprimé. Nous avons à garantir, en quelque sorte, la rigueur, l'intelligence (au sens de la compréhension) et la mémoire du débat. Chaque question et sa réponse, chaque avis, toutes les contributions seront systématiquement versées aux archives du débat.

Quel est le calendrier ? 9 septembre, 17 décembre : quatre mois et 11 réunions y compris celle-ci. Nous aurons ensuite deux mois pour remettre le rapport des Commissions, ce qui nous remet *grosso modo* à mi-février 2011. Et des comptes-rendus des commissions seront alors présentés lors d'un bilan, par le Préfet Philippe DESLANDES, Président de la Commission nationale. Les maîtres d'ouvrage, à l'issue de cette présentation, auront selon les termes de la loi un délai maximum de trois mois, c'est-à-dire jusqu'à mi-mai 2011, pour rendre publique leur décision. Je l'ai dit : poursuite, modification, remise en études ou abandon du projet initial.

Je l'ai abordé rapidement tout à l'heure et Monsieur le Préfet y a fait allusion. Depuis peu, en fait depuis la promulgation de la loi du 12 juillet, la loi Grenelle II sur l'environnement, votée par le Parlement, la Commission nationale a une nouvelle compétence : celle d'organiser l'après-débat. Elle doit désormais le suivre jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique. C'est pour cela que je vous disais que ce qui s'est passé sur Fos 2XL ne pourrait pas se repasser, puisque la Commission a la possibilité de nommer un garant de la poursuite de l'après-débat entre la fin du débat et l'enquête publique. Les maîtres d'ouvrage devront, quant à eux, vous indiquer, nous indiquer, lors de la réunion de clôture, comment ils comptent poursuivre l'information et la concertation avec la population entre l'annonce d'une éventuelle poursuite de leur projet et l'ouverture de l'enquête publique. Nous allons être probablement les premiers à mettre en place ces nouvelles mesures. Nous allons faire en sorte que les plâtres, à peine secs, soient suffisamment résistants pour assurer la réussite de ces nouvelles dispositions.

Qu'il me soit permis, enfin, au nom des deux Commissions, de vous souhaitez, de nous souhaiter un débat de haute tenue, un esprit d'ouverture, d'écoute mutuelle, de respect des points de vue doivent s'imposer à tous. Nous aurons à cœur, et j'aurai à cœur de veiller à la sérénité des échanges pour

que les débats soient riches, fructueux et si possible exemplaires. Voilà. J'espère avoir résumé clairement et loyalement les objectifs du débat comme le rôle des Commissions et les missions qui leur sont assignées et la manière dont nous entendons les assurer. Ma collègue, la plus jeune, Chloé BASVILLE, va vous présenter le déroulement de cette soirée et Michel STEINER, qui est à côté, ensuite, vous énumèrera les règles que nous souhaitons respecter. Je vous souhaite, je nous souhaite un très bon débat ce soir, où nous aurons les deux Commissions les unes après les autres, et puis dans les quatre mois qui se profilent entre maintenant et la mi-décembre. Chloé, c'est à vous.

Madame Chloé BASVILLE, Membre de la CPDP Fos Tonkin

Mesdames, messieurs, bonsoir. La soirée va s'articuler en trois parties. La première partie sera réservée à la présentation en vingt minutes du projet d'Elengy, à savoir la prolongation de l'exploitation du terminal de Fos Tonkin par sa réhabilitation. S'exprimeront : Monsieur Thierry TROUVE, Président Directeur général d'Elengy, et Monsieur Gilles BAVUZ, Directeur technique. A l'issue de cette présentation, nous vous donnerons la parole. Cette longue plage vous permettra de donner vos premières questions, de donner vos avis ou demandes d'explications complémentaires.

Après quoi, nous demanderons à Messieurs Michel VAUZELLE, Président du Conseil régional PACA, Jacques PFISTER, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence, et Jean-François DUVERDIER, responsable de l'Union syndicale de Fos, de nous dire leur point de vue sur l'apport de nouvelles industries, et plus particulièrement gazières, dans le port de Marseille-Fos et leurs attentes du débat public. Bien entendu, vous aurez un temps dédié pour poser des questions à ces trois personnes ou pour débattre avec elles.

Pour la deuxième partie de la soirée, nous avons convié la Commission de Régulation de l'Energie, représentée par Madame Florence DUFOUR, Directrice adjointe des infrastructures et des réseaux de gaz, à présenter la CRE et ses missions, et à nous expliquer ce qu'est un marché régulé ou exempté. Vous aurez la parole pour questionner Madame DUFOUR.

Enfin, pour la troisième partie, nous reprendrons l'exact déroulé de la première partie, mais cette fois avec comme maître d'ouvrage Fos Faster LNG Terminal SAS, pour que Monsieur Philippe CRACOWSKI, son Président, nous présente son projet. Vous aurez ensuite vingt minutes pour l'interroger.

Après quoi, nous inviterons Messieurs Mohen MAHOUCHE, responsable Méditerranée de WWF, Daniel MOUTET, Président de l'association ADPLGF, et René RAIMONDI, Maire de Fos-sur-Mer, à nous dire leur point de vue sur l'apport de nouvelles industries, et plus particulièrement gazières, dans le port de Marseille-Fos et leurs attentes du débat public. Bien entendu, vous aurez un temps dédié pour poser des questions à ces trois personnes ou pour débattre avec elles. Je vous remercie.

Monsieur DUBOUT

J'ajoute une chose : si vous avez des questions à poser sur le débat lui-même, sur l'organisation des débats, pour ne pas couper la séance, vous pourrez les poser en même temps que les questions concernant les deux projets dans quelques instants.

Monsieur Michel STEINER, Membre de la CPDP Fos Tonkin

Merci, Président. Bonsoir à tous. Nos Commissions se sont dotées de règles particulières pour assurer la bonne tenue des réunions publiques. Il me revient de vous les rappeler ce soir. Tout d'abord, nous vous donnerons des explications sur le contrôle effectué à l'entrée de la salle. Il est dû à l'application du plan Vigipirate actuellement en vigueur en France. Nous vous remercions de votre compréhension.

Lors de nos réunions, notre premier objectif est de respecter une règle importante du débat public, c'est-à-dire laisser du temps aux échanges. A cet effet, nous fixons la durée des réunions à trois heures (exceptionnellement, celle-ci à quatre). Au-delà, l'attention de chacun, y compris des membres de la CPDP, ne permet plus d'être suffisamment constructif. Des plages régulières sont prévues tout au long de la soirée ou des soirées pour permettre le débat avec la salle, pour créer plusieurs moments où chacun peut poser ses questions ou donner son avis. Avant la clôture de chaque réunion, nous avons également prévu un temps d'échange significatif avec vous.

Notre deuxième objectif est que ces échanges soient fructueux et respectent une des finalités essentielles du débat public, à savoir : chacun a le droit à l'expression de façon équivalente, sans distinction de rôle ou de qualité. « Chacun » désignant les particuliers, le grand public en général, à qui ce débat s'adresse, mais aussi les représentants des associations, des syndicats, des entreprises et les élus au titre de leur mandat. Et bien sûr, les maîtres d'ouvrage, puisque les débats publics sont organisés suite aux saisines qu'ils ont déposées à la Commission nationale du débat public.

Par ailleurs, des intervenants seront régulièrement invités par les Commissions à participer à des tables rondes. Nous veillerons à ce que chacun soit représentatif de l'ensemble des parties prenantes du débat.

Nous demandons aussi aux participants de respecter des règles, qui peuvent apparaître scolaires, mais qui sont indispensables pour organiser la prise de parole. Nous vous demanderons de lever la main pour prendre la parole quand vous désirez la prendre. Ne pas prendre la parole tant que le Président ne vous l'a pas donnée. Il est inutile de demander aux hôtesse d'avoir un micro pour vous exprimer sans que le Président ne vous y ait autorisé : elles ne vous le donneront pas. On vous demandera aussi d'attendre, pour prendre la parole, qu'une hôtesse vous ait apporté un micro, et de le lui restituer après avoir posé votre question ou donné votre avis.

On vous demandera également de vous présenter, nom, prénom, fonction éventuellement. Vous devrez respecter, pour poser votre question ou donner votre avis, un temps de trois minutes environ, de façon à ne pas monopoliser la parole au détriment des autres personnes. Un chronomètre affichera sur l'écran le décompte de chaque prise de parole. C'est le meilleur moyen que nous ayons trouvé lors des précédents débats pour qu'un maximum de personnes puisse s'exprimer dans le temps d'une soirée. Pour toutes les interventions à partir de la tribune, y compris celle des maîtres d'ouvrage, un temps de parole a été fixé par les Commissions particulières pour garantir que sera fait le tour des arguments sur les problématiques et les projets.

Détails pratiques, aussi, qui ne devront pas vous étonner : nous vous demandons d'éteindre vos téléphones portables. On vous demande aussi de respecter le droit des autres à prendre la parole et à porter leurs arguments au débat. Ce respect s'applique également dans les savoir-être de chacun (correction, politesse). En cas de dérapage, de chahut ou d'acte tendant à empêcher l'expression des diverses opinions, nous serons amenés à interrompre la réunion jusqu'au retour au calme, ce qui

serait dommageable pour chacun. Cette enceinte, je le rappelle, n'est pas un lieu de confrontation autre que celle des idées constructives. Les bannières et cornes de brume ou autres objets festifs n'y ont pas leur place.

Toutes les réunions sont enregistrées pour la rédaction des verbatims, une retranscription écrite intégrale de ce qui aura été dit. Elle sera mise en ligne sur le site internet des Commissions particulières sous six jours ouvrés. Par ailleurs, une synthèse de la soirée sera en ligne dès le lendemain de chaque réunion. Des questions peuvent être posées par écrit durant la séance grâce aux imprimés qui sont à votre disposition sur chaque chaise. Chaque question recevra une réponse, éventuellement durant la réunion et toujours par écrit sous trois semaines à condition que vous mentionniez bien vos coordonnées. Je vous remercie de votre attention.

Monsieur DUBOUT

Bien. Après ces règles qui peuvent paraître un peu scolaires, je vous propose que maintenant nous commençons réellement notre débat et j'invite donc les membres d'Elengy à monter à table : Gilles BAVUZ et Thierry TROUVE, qui vont vous présenter le projet de Fos Tonkin. La parole est à vous.

II. Première partie – présentation du projet Fos Tonkin

1. Présentation

Monsieur Thierry TROUVE, Président-Directeur général d'Elengy, filiale de GDF Suez

Merci, Monsieur le Président. La dernière fois que je suis venu dans cette salle, c'était au mois de mai dernier, pour la remise du prix de la régates Fos Défi Entreprises par Monsieur le Maire. On avait quelques voiliers qui étaient engagés. Il y avait déjà du monde, mais pas autant que ce soir. Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, je suis très heureux d'avoir l'opportunité de vous présenter ce soir notre projet de prolongation du terminal Fos Tonkin. Très heureux, parce que c'est un débat que nous avons souhaité en saisissant la Commission nationale du débat public.

Je suis Thierry TROUVE, le Directeur général d'Elengy. Avec Gilles BAVUZ, qui en est le Directeur technique, nous allons vous présenter, donc, notre projet, ce soir. J'en profite aussi pour vous présenter deux autres personnes, que vous verrez lors des prochaines réunions, qui sont assises à la table ici. Il s'agit de l'homme du projet lui-même, le Directeur de projet, Pierre BREBANT, et puis de Christian, l'homme de l'exploitation, celui qui exploite aujourd'hui les terminaux méthaniers d'Elengy à Fos, et en particulier le responsable de l'exploitation du terminal de Fos Tonkin, Christian MALACAN, que je pense beaucoup d'entre vous connaissent déjà.

Ceci étant, Elengy, ce n'est pas forcément un nom que vous connaissez bien. J'imagine que vous êtes un certain nombre dans la salle à vous demander ce que c'est qu'Elengy. C'est un peu normal parce que c'est un nom qui est assez récent, c'est un nom qui n'a même pas deux ans d'existence. Mais vous nous connaissez bien et vous nous connaissez depuis longtemps puisque vous nous connaissez sous un autre nom qui est le nom de Gaz de France. Nous sommes présents à Fos et sur le territoire de l'ouest-Provence depuis 1972 et à Fos Tonkin depuis 1972, ce qui fait donc 38 ans.

Et au fond, le premier message que je voudrais passer ce soir en introduction de cette présentation, c'est mon message principal. C'est de dire que finalement, on est là, ici, à Fos, depuis longtemps, depuis 38 ans et que notre ambition, notre souhait, c'est au travers de notre projet Cap Tonkin d'y rester encore longtemps.

Pour cela, on a une conviction et une conviction qui est vraiment une conviction forte. Je dirais même qu'elle a été forgée par l'expérience. C'est qu'on ne mène pas d'activité industrielle sur un territoire si on n'a pas une relation de qualité avec la population de ce territoire et avec ses responsables. Alors, vous me direz que cela, c'est bien beau, c'est de la théorie et ce sont de belles paroles. C'est vrai qu'en pratique, si on regarde un tout petit peu vers le passé, on ne va pas se raconter d'histoires, vous le savez, on a connu dans le passé un certain nombre de tensions autour du projet qui s'appelait GDF2. Je dirais même qu'on a reçu pas mal de coups, et même des coups sévères. Mais je dirais aussi que cet épisode nous a (je crois) appris des choses et qu'on a travaillé, on a travaillé là-dessus. On a travaillé sur – avec beaucoup de gens, avec des Fosséens, avec vos élus, avec des représentants d'associations. On a travaillé pour essayer de comprendre, pour essayer de progresser, d'identifier des problèmes et puis d'apporter des solutions, de résoudre les problèmes, de surmonter les difficultés. Et je dois dire que j'ai la faiblesse de penser qu'on a quand même commencé à obtenir quelques résultats. J'en veux pour preuve l'accord que nous avons signé avec vos élus, avec l'Etat, avec le Grand port maritime, la semaine dernière, autour de la presqu'île du Cavaou, autour de cette plage. Cet accord qui, je pense, j'en suis persuadé, pérennise la plage et va permettre d'organiser, de rationaliser les accès à la presqu'île. On en est très contents parce que nous sommes aussi, nous (ou en tous cas nos agents), d'ici. Ils sont aussi utilisateurs de cette plage. Donc, on est très contents d'avoir pu contribuer aux côtés d'un certain nombre d'acteurs et de partenaires importants du territoire, à la résolution de ce problème.

Au fond, c'est dans cet esprit-là qu'on vient vers vous ce soir. C'est dans cette idée d'essayer de construire avec vous une nouvelle relation, à l'image finalement de cet accord que nous avons signé la semaine dernière. Donc, le débat, pour nous, c'est vraiment une belle opportunité d'approfondir cela, de vous informer, de mieux se faire connaître, mais aussi de vous écouter et puis d'amender notre projet à travers les suggestions que vous pourrez nous faire.

Je n'ai pas beaucoup de planches, rassurez-vous. Deux mots, d'abord, sur Elengy. Elengy est une filiale de GDF Suez. Vous savez que le nom de Gaz de France, la société Gaz de France n'existe plus en tant que telle. C'est maintenant un groupe qui fait du gaz mais aussi de l'électricité, qui s'appelle GDF Suez. Et Elengy, c'est une filiale à 100 % de GDF Suez. Et nous, nous avons un métier unique qui est le métier de la regazéification, le métier des terminaux méthaniers. Je ne vais pas le détailler ici ce soir. Je n'en ai pas le temps. De toute façon, il y aura dix réunions pour cela. Vous aurez toute l'occasion, tout le loisir d'en savoir plus sur ce métier.

En revanche, le point sur lequel je voudrais insister ce soir, c'est que bien sûr c'est une activité commerciale que nous menons, mais ce n'est pas une activité totalement banale, au sens où la loi française, et même les directives européennes, nous confèrent un certain nombre de missions de service public, des missions importantes. J'en citerai deux. La première est de concourir de manière tout à fait significative à la continuité et à la sécurité de l'approvisionnement en gaz de notre pays. Et puis, la deuxième (et cela, cela nous différencie peut-être de certains autres opérateurs) c'est que nous avons une obligation qui est de servir tout le monde. C'est-à-dire que nous devons être ouverts à tous ceux qui veulent venir amener du gaz, du GNL sur nos terminaux. Et donc, c'est une mission qui nous est imposée, aussi, par la loi. Et à cause de cela, nous sommes sous le contrôle étroit des

pouvoirs publics et en particulier du régulateur, la Commission de Régulation de l'Energie. Florence DUFOUR étant ici, tout à l'heure, vous expliquera plus en détail ce qu'elle fait.

Nous avons aussi une expérience de 40 ans dans notre métier. Plus de 38 ans, parce que nous avons avant Fos Tonkin un autre terminal qui était situé au Havre, qui depuis a été fermé. Donc, ce métier, nous le pratiquons depuis plus de 40 ans. Aujourd'hui, sur le territoire français, nous avons trois sites : un près de Saint-Nazaire, à Montoir-de-Bretagne, les deux de Fos-sur-Mer, Fos Tonkin et Fos Cavaou. Nous avons reçu depuis plus de 40 ans plus de 8 000 bateaux dans nos terminaux. Je tiens à signaler que sur ces 8 000 bateaux, il y en a plus de 5 000 (plus de 5 000 !) qui ont été reçus à Fos Tonkin. Donc, c'est tout à fait considérable. Et puis, vous le voyez, nous assurons à peu près (cela dépend des années évidemment) un petit 30 % de l'approvisionnement français en gaz naturel. Donc, nous sommes évidemment un élément extrêmement important pour assurer la sécurité des consommateurs.

Elengy, c'est aussi une affaire d'hommes et de femmes. Nous sommes une petite structure au sein d'un grand groupe : 400 collaborateurs. L'essentiel de ces personnes travaillent sur nos sites industriels. Ici, à Fos, donc sous l'autorité de Christian, il y a 170 personnes qui travaillent sur les deux sites que j'ai cités.

Si j'en viens au projet, je ne vais rien en dire, le projet, je vais laisser Gilles parler car il vous dira cela en détail. La seule chose que je voudrais dire sur le projet est que notre projet est ultrasimple. On ne peut pas plus simple. Notre projet, c'est de prolonger l'existence de notre terminal de Fos Tonkin, qu'on a depuis 1972 et on souhaite le prolonger pour au moins encore une vingtaine d'années. Voilà. C'est cela, notre projet, il n'y a rien de plus ni rien de moins.

Pour finir, notre état d'esprit dans ce débat, mais je crois que je l'ai déjà largement dit en introduction. Peut-être juste signaler sur cette planche les deux mots importants. Le premier mot, c'est le mot « débat ». Un débat, donc cela veut dire qu'on va vous donner des informations, on va répondre à vos questions mais on va aussi vous écouter, entendre vos suggestions. Le deuxième, c'est le mot « projet ». Cela a été dit tout à l'heure, c'est un projet, il n'est pas encore ficelé, il y a encore des choses qui sont ouvertes et donc, ma foi, s'il y a des suggestions qui sont pertinentes, on les retiendra. Je crois que ce sont les deux choses qu'il faut retenir, tout cela avec un souhait qui est finalement d'ouvrir une nouvelle page de notre relation commune pour le futur. Je vous remercie de votre attention, je passe la parole tout de suite à Gilles.

Monsieur DUBOUT

Monsieur BAVUZ, vous avez dix minutes.

Monsieur Gilles BAVUZ, Directeur technique, Elengy

Bien. Bonjour à tous. Effectivement, dans les dix minutes qui restent, donc, je vais rapidement vous situer où est Tonkin parce que cela mérite de le faire. Dans le projet, ce qui change et ce qui ne change pas. Et enfin, pourquoi on veut développer ce projet.

Le terminal de Fos Tonkin est situé au cœur de la zone industrielle de Fos, au fond de la darse une. Donc, il y a quelques caractéristiques, c'est qu'elle ne peut pas accueillir des méthaniers de plus de 75 000 mètres cubes. Elle est néanmoins extrêmement favorable à l'accueil de ces méthaniers, pas

de marée, pas de houle et peu de trafic (Thierry vient de le dire) ce qui a permis de recevoir en toute sécurité pendant les 38 dernières années 5 000 navires méthaniers.

Deux mots, quand même, on parle de gaz naturel liquéfié. Je crois qu'il est quand même important de dire ce que c'est que le GNL. Il a une vertu, c'est que dans un mètre cube de GNL, c'est équivalent à 600 mètres cubes de gaz gazeux, ce qui permet donc son transport maritime de manière économique. Il n'est aussi pas corrosif, ce qui donne aussi, en termes de sécurité, une excellente tenue de nos installations.

Alors, un terminal, comment cela fonctionne-t-il ? Vous avez ici une vue aérienne du terminal de Fos Tonkin. Donc, nous accueillons nos bateaux. Ils accostent à l'appontement, avec donc les remorqueurs, les lamaneurs qui les amarrent au quai. Tout cela, donc, avec un pilote. Nos réservoirs servent uniquement à stocker le liquide en stock tampon entre les méthaniers qui arrivent de manière discontinue et l'émission sur le réseau de transport à l'aval qui, elle, est continue. Nous avons ici trois réservoirs, deux réservoirs métalliques construits en 1972 et un réservoir en béton armé précontraint (comme cela se fait maintenant), le réservoir numéro 3, construit dans les années 80. Le liquide est stocké dans les réservoirs à pression atmosphérique, est repris par des pompes, regazéifié essentiellement par de l'eau de mer qui est pompée dans le canal et rejetée dans la darse, dans deux exutoires, par deux canaux, un ici et l'autre avec la roubine qui se jette également dans la darse. Ensuite, le gaz est émis sur le réseau de transport sous forme gazeuse.

Ce que vous voyez sur la photo n'est pas tout le terminal méthanier de Fos Tonkin puisqu'au terminal, a été construite en même temps une usine, l'usine exploitée par l'industriel Air Liquide avec laquelle nous avons un certain nombre de synergies, d'échanges frigorifiques. Ils nous fournissent de l'azote, de l'air comprimé. Donc, nous avons développé dès 1972 une certaine écologie industrielle en faisant fonctionner de manière conjointe, je dirais relativement en symbiose, ces deux usines.

Donc, ce sont cent salariés qui y travaillent, des salariés d'Elengy. Nous faisons vivre également de manière indirecte une soixantaine de personnels d'entreprises sous-traitantes, de maintenance et de gardiennage. Transparent suivant : donc, effectivement, on le disait, le terminal a vécu un certain nombre d'évolutions. Cap Tonkin n'est qu'une évolution supplémentaire dans cette vie du terminal qui a 38 ans. Donc, en 1972, sa mise en service, on en a parlé. On voit ici une photo de 1972. Je pense qu'on la voit un petit peu. On voit d'ailleurs que cette zone a été essentiellement draguée – remblayée sur la mer, sur la darse, et notamment sur la parcelle (on va y venir) sur laquelle on se développe. Elle n'existait pas en 1972. Donc, en 1979, on construit un réservoir supplémentaire. A l'aube des années 2000, une première tranche de rénovation qui nous a permis de moderniser, de tenir compte de la sécurité. Il s'agissait de sortir la salle de contrôle, qui était au cœur des installations. Et puis maintenant, à l'échéance 2016, le projet Cap Tonkin. Cela a permis aussi d'investir de manière régulière pour maintenir, donc, un haut niveau de fiabilité et de sécurité sur ce terminal.

Ce qu'il faut dire aussi, et c'est important dans le débat, mais on aura l'occasion je pense d'y revenir à plusieurs reprises. Un terminal méthanier, sur le plan de la qualité de l'air, n'émet pas ou quasiment pas de produits polluants puisqu'il peut fonctionner sans consommer de gaz, naturel notamment. Et donc, c'est un *process* extrêmement respectueux de l'environnement. Les émissions de CO₂, par exemple, sont extrêmement faibles et de produits soufrés, quasi-nulles.

On peut passer au transparent suivant. Vous avez sur ce transparent, je vais vous l'expliquer, l'essentiel du projet tel qu'il est. Notre projet, je crois que c'est important de le dire en préalable, n'est pas d'augmenter la capacité du terminal méthanier de Fos Tonkin. Il a aujourd'hui une capacité de 7 milliards de mètres cubes et au mieux, même dans le projet le plus important, cette capacité restera à 7 milliards de mètres cubes au plus. Notre projet consiste donc à démanteler les deux réservoirs métalliques qui sont montrés sur la diapositive, qui sont aujourd'hui de l'origine, des années 72, et qui ne sont, tout en étant fiables, plus aux standards de ce qui se fait aujourd'hui.

Notre projet est aussi d'augmenter la souplesse que l'on offre à nos expéditeurs et donc, notre projet est donc de construire à la place des réservoirs un réservoir supplémentaire d'une capacité maximale de 160 000 mètres cubes, présenté ici sur la diapositive, et qui permettra d'assurer un ratio entre le volume stocké et l'émission un peu plus en rapport avec ce qui se fait aujourd'hui dans les terminaux.

On le voit déjà sur la photographie, et on aura l'occasion d'y revenir. Nous avons déjà tenu compte, dans nos projets d'implantation, des espèces protégées ou des enjeux environnementaux. Donc, en protégeant l'angle de cette parcelle, sur lequel figurent (mais on aura l'occasion d'y revenir) quelques enjeux environnementaux, que ce soit faune ou flore, intéressants.

Donc, notre projet consiste également à moderniser l'apportement, soit en le modernisant en place, soit dans une variante en construisant un autre apportement et en démantelant l'apportement existant. Donc, que ce soit bien clair, sur la photo : on vous présente là l'impact visuel maximum du terminal, puisque nous voulons continuer, pendant la rénovation, à maintenir l'exploitation du terminal, puisque nos clients ont souscrit des capacités jusqu'en 2015. Mais à l'issue de la construction du quatrième réservoir, nous démantèlerons, si le projet bien sûr est décidé, les deux réservoirs métalliques. Vous avez aussi une vue du terminal, qui est prise depuis la route nationale. Vous avez une vue du terminal, les deux réservoirs métalliques étant supprimés, qui montre effectivement le quatrième réservoir. Les installations qu'on voit au milieu ne sont pas les nôtres. Ce sont celles d'Air Liquide. Et puis, le réservoir trois, qui serait maintenu, ce qui donne une idée de l'impact visuel de notre projet. Nous avons fait le choix, dès à présent, de ne pas augmenter la hauteur du quatrième réservoir par rapport aux réservoirs existants.

Transparent suivant. Donc, pourquoi nous voulons maintenir, après vous avoir présenté le projet (j'en suis conscient, trop rapidement mais d'autres réunions sont devant nous pour approfondir ce sujet) : pourquoi voulons-nous poursuivre l'exploitation pendant vingt années supplémentaires ?

La première raison, c'est que du gaz naturel liquéfié, il y en a en Méditerranée. Il y a deux pays historiquement producteurs qui sont l'Algérie, sur lequel d'ailleurs le terminal de Fos Tonkin s'est développé, sur une chaîne Algérie-France, au début des années 70. Il y en avait en Lybie, pour l'instant peu de relations commerciales avec la Lybie, et depuis peu l'Égypte a découvert des quantités importantes de gaz naturel. Donc, il y a un marché en Méditerranée qui permet, avec des méthaniers de la taille des 75 000 mètres cubes, je le disais en introduction, qui peuvent accéder au terminal de Fos Tonkin, il y a un marché pour les petits méthaniers, un marché de niche, je dirais, en Méditerranée, pertinent, économique, d'autant plus que des méthaniers de la taille des 75 000 mètres cubes, il y en a une flotte récente, moderne. S'il n'y avait plus de bateaux de 75 000 mètres cubes, on pourrait se poser la question mais le problème n'est pas là. Ils existent. GDF Suez en a un. La Sonatrach, donc, la compagnie algérienne, en a d'autres. Les compagnies italiennes également. Donc, il y a une flotte suffisante pour faire vivre le terminal méthanier de Fos Tonkin.

Deuxième point, effectivement, l'essentiel du gaz naturel arrive aujourd'hui dans le nord de la France, sous la forme de canalisations, sous la forme aussi liquéfiée au terminal de Montoir. Maintenir une porte d'entrée dans le sud de la France est important pour l'équilibre du réseau. Mais là aussi, GRTgaz, qui interviendra dans une prochaine réunion, en parlera, je pense. Et aussi, d'avoir du gaz naturel liquéfié à proximité des usines permet de maintenir aussi la compétitivité de l'industrie qui utilise le produit gaz naturel de plus en plus du fait de sa propreté. Enfin, cela contribue à l'alimentation, et cela a été dit, des centrales à cycle combiné qui se développent pour la production d'électricité dans la zone de Fos et à proximité puisqu'un certain nombre de mises en service ont eu lieu. D'autres projets sont en cours de développement.

Pour terminer, Cap Tonkin, c'est le nom de code de notre projet. Il y a beaucoup de choses qui ne changent pas dans notre projet. La première, c'est qu'on maintient une grande partie des installations existantes, notamment tout ce qui est les moyens de regazéification, le troisième réservoir, les réseaux électriques, le système d'eau incendie, de *process*, tous les systèmes électriques, les bâtiments administratifs etc. Beaucoup de choses ne changent pas. Deuxième intérêt, on pourra poursuivre (et cela a aussi un intérêt pour notre voisin Air Liquide) les synergies que l'on a avec l'usine Air Liquide, donc, qui fabrique des gaz de l'air, à côté, mitoyenne à l'usine de terminal. Enfin, nous avons des débits d'eau de mer qui seront inchangés, puisqu'on n'augmentera pas la capacité du terminal méthanier de Fos Tonkin comme je le disais.

Avant-dernier point principal, toutes les utilités, c'est-à-dire les gazoducs et les lignes électriques sont suffisantes. Il n'y aura pas besoin de développer des utilités supplémentaires. Et enfin, je crois que c'est important à signaler également, nous générons depuis 1972 une activité dans la zone industrielle, à travers nos salariés, à travers nos cotraitants. Bien évidemment, si on poursuit pendant vingt ans, ces emplois seront maintenus ainsi que cette activité.

Le dernier transparent, finalement, si on est devant vous, c'est bien qu'il y a quelques changements. On les a évoqués rapidement. Nous pensons, mais c'est bien l'objet du débat d'en discuter avec vous, sur le plan foncier, nous avons déjà maîtrisé notre espace supplémentaire pour lequel nous avons une convention d'option avec le Port en évitant la zone rouge qui est en haut et qui permettra donc de maintenir ces espèces qui sont là. Sur le plan visuel, nous avons fait le choix de maintenir la hauteur du réservoir supplémentaire à la hauteur des réservoirs existants. Sur le plan des risques, en utilisant ce qui se fait de mieux en termes de technologie pour les réservoirs, pour les bras de déchargement puisqu'on rénovera l'apportement, cela améliorera également les risques.

Et enfin, nous apporterons pendant la phase de chantier une activité supplémentaire pour laquelle, là aussi, nous avons, pour les travaux récents que nous avons conduits, des démarches emploi avec les services de l'emploi locaux, que nous comptons poursuivre, amplifier dans le cadre du projet de Fos Tonkin. Ces travaux sont prévus de 2013 à 2016 et c'est donc le début ce soir de cette concertation qui commence avec vous, avec l'ensemble des acteurs du territoire et c'est le début des échanges avec vous sur notre projet. J'en ai terminé, je vous en remercie, je repasse la parole au Président.

Monsieur DUBOUT

Merci. Merci. D'abord, j'accueille Monsieur VAUZELLE, le Président de la Région, l'ancien Ministre. Merci d'assister à ce débat et, tout à l'heure, nous allons vous passer la parole ainsi qu'à Jacques PFISTER et à Monsieur DUVERDIER. Maintenant, le débat commence. Il a duré un peu

plus de vingt minutes, à quelque chose près. Donc, vous avez vingt minutes de questions. Alors, je sais bien que c'est toujours difficile de poser des questions. Il y a donc plusieurs moyens de le faire. Il y a des papiers qui ont été mis sur les chaises. Donc, papiers – je vois déjà des mains qui se lèvent. Mais des papiers que vous allez faire passer aux différentes hôtessees qui sont dans la salle, de façon à ce que les questions soient regroupées ici. Alors, on va commencer par les questions. Monsieur, je vous demande de vous présenter. On va vous passer un micro car si vous parlez sans le micro, cela ne sera pas enregistré. C'est cela.

2. Questions de la salle

Monsieur Jacques CARLE, Président du Collectif citoyen Santé-Environnement de Port-Saint-Louis du Rhône

Monsieur le Président, Messieurs, Mesdames, merci de nous accueillir. Je prends la parole au titre de plusieurs associations et nous allons partager, donc, ce petit temps de parole à plusieurs associations pour lire un communiqué pour commencer ce débat. Donc : « Après l'expérience partagée du débat public Fos 2XL, les associations Collectif citoyen Santé-Environnement, NACICCA, DPLGF, ESPEREN, les Amis du marais du Vigueirat, la LPO reconnaissent la qualité des débats publics et souhaitent leur élargissement. Elles saluent l'intégrité morale de la Commission particulière chargée de conduire le débat mais tiennent à faire savoir qu'elles ne participeront pas à ce nouveau débat public. »

Monsieur Cyril GIRARD, association Nature et Citoyenneté en Crau Camargue et Alpilles (NACICCA)

Bonjour. NACICCA est une association d'à peu près 400 adhérents locaux qui a notamment fait des contre-expertises sur des volets environnementaux sur des projets comme Ikea, Massilia ou le salin du Caban. « Le débat public permet de recueillir des avis mais malgré la loi Grenelle II, aucune loi n'oblige les industriels à mettre en œuvre les décisions qu'ils ont prises. Malgré l'investissement considérable en temps des bénévoles, ce débat ne répond donc pas aux aspirations légitimes de participation dès l'élaboration de projets susceptibles d'avoir des conséquences sur l'environnement, la santé et les orientations économiques et sociales du territoire.

En préalable, les engagements pris lors du débat public de 2XL n'ont pas été tenus. Ces engagements visaient la création d'un outil de gestion concertée du territoire qui aurait intégré l'ensemble des données économiques, écologiques et sanitaires, et qui aurait été bien utile aujourd'hui.

Les dossiers présentés par les pétitionnaires manquent beaucoup de précision, donnent des informations souvent incomplètes, orientées, ou minimisent sciemment les conséquences des aménagements qui vont d'une manière certaine dégrader l'environnement et la qualité de vie des habitants.

Un nouveau projet de terminal méthanier présente des risques majeurs pour la sécurité, l'environnement et va nuire considérablement à l'attrait touristique et à l'économie de la pêche et de la conchyliculture. Quelques emplois gagnés pour combien de perdus ?

Enfin, ce projet s'appuie sur une fausse vérité quant aux besoins énergétiques de la France et à son aspect non-polluant. Il est en contradiction avec les engagements du Grenelle de l'Environnement. »

Monsieur Jean-Laurent LUCCHESI, Directeur des Amis du marais du Vigueirat

Les Amis du marais du Vigueirat sont gestionnaires de 1 500 hectares en voisinage direct du Grand Port Maritime de Marseille.

« L'organisation de ce nouveau débat confirme la volonté de l'aménageur et de l'autorité publique de ne conserver qu'une approche fragmentaire, volontairement ignorante des impacts cumulés des activités industrielles sur le territoire et ses habitants. C'était déjà le cas pour Fos 2XL, on prend encore un tout petit bout sur ce sujet. Il y a également récupération par l'aménageur et l'autorité publique de la démocratie participative. Ces derniers occupent les citoyens avec des débats qui n'aboutissent pas à des décisions concrètes et qui ne modifient jamais les projets initiaux. Pourtant, la communication faite autour de ces débats laisse l'impression fautive d'une collaboration constructive. »

Monsieur Pierre CASEL, association ESPEREN

Je viens d'Istres pour représenter l'association ESPEREN, association régionale créée pour vingt communes pour la protection de l'environnement et essentiellement pour la réhabilitation de l'étang de Berre.

Effectivement, nos associations ici présentes exigent l'abandon de ces projets et demandent, pour cette ZNIEFF, le développement d'énergies propres et non-dangereuses dans le cadre des engagements du Grenelle de l'Environnement. Nous demandons, pour les habitants, une étude et une expertise indépendantes qui permettent d'avoir une vision d'ensemble sur tout le territoire des effets des différentes pollutions sur la santé et l'environnement. Il convient aujourd'hui de préparer l'avenir de l'après-pétrole.

« Déjà, ailleurs en France, dans l'estuaire de la Gironde comme à Dunkerque, les citoyens, les associations et les élus ont fait bloc ensemble contre des projets méthaniers du même type. Les associations invitent donc tous les citoyens et leurs représentants élus à se joindre à elles pour faire ensemble de la réalisation des engagements pris lors des derniers débats un préalable à toute nouvelle participation à un débat public ou à quelque instance de concertation sur la zone industrielle et portuaire. »

Monsieur CARLE

Merci. Maintenant, une question à Monsieur le Président par rapport à cette position. Monsieur le Président, nous vous remettons des documents à la Commission particulière, qui permettront de détailler les arguments que nous avons développés. Monsieur le Président, on vous a entendu avec Monsieur le Préfet tout à l'heure citer le Grenelle et la dernière loi de juillet qui permet à la Commission particulière du suivi. Est-ce que, Monsieur le Président, vous pouvez nous garantir rétroactivement que les engagements qui ont été pris pour Fos 2XL, notamment contrat de baie, notamment études préalables au développement du reste du projet sur le port, seront tenus ?

Pouvez-vous nous garantir, non pas le suivi mais la réalisation des engagements pris ? Nous allons quitter la salle et nous vous remercions.

Monsieur DUBOUT

Un mot d'abord. Les documents, vous nous remettez des documents de telle manière qu'on puisse les enregistrer. Est-ce que vous voulez avoir une réponse à la question que vous avez posée ?

Monsieur CARLE

Par écrit, volontiers.

Monsieur DUBOUT

Très bien.

Les participants ayant pris la parole quittent la salle.

Monsieur Daniel MOUTET, Président de l'Association de Défense et de Protection du Littoral du Golfe de Fos (ADPLGF)

Merci, Monsieur le Président, de m'accorder un temps de parole. Je tenais à intervenir ce soir en amont du débat qui va suivre et après la prise de position des associations qui viennent de le faire. La France est signataire de la convention d'Aarhus. Cette convention garantit aux populations de pouvoir influencer sur des projets industriels. Elle précise notamment que l'industriel doit présenter au public, je cite : « *un aperçu des principales solutions de remplacement étudiées* ». Force est de constater qu'une fois encore nous devons débattre d'un projet entièrement ficelé.

La convention d'Aarhus garantit également que, je cite toujours : « *au moment de prendre la décision, les résultats de la procédure de participation du public sont dûment pris en considération* ». Lorsque l'on observe la liste des engagements non tenus, on se rend bien compte que la participation du public aux processus décisionnels à Fos-sur-Mer est tout au plus consignée. Graver dans le marbre la liste des actions à mettre en œuvre pour protéger notre santé et celle de nos enfants ne suffit plus.

Pour cette raison, ce soir, le Président d'association que je suis ne montera pas sur la scène. C'est également pour cette raison qu'ADPLGF, interlocuteur régulier des décisionnaires de la zone et acteur constant de la concertation locale, refuse de cautionner officiellement un débat qui ne pèsera en rien sur les actes de demain.

Il ne s'agit en aucun cas pour moi de remettre en cause l'intégrité de la Commission nationale du débat public mais il est grand temps que les services de l'Etat, au plus haut niveau, comprennent qu'ils ne pourront pas continuer à gérer les implantations sur cette zone comme ils le faisaient il y a 40 ans. La concertation ne doit plus se limiter à nous entendre, mais bien à nous écouter. Soit nous sommes consultés en amont, à un stade où nous pouvons influencer sur un projet, soit nous ne

permettrons plus que notre intégrité associative vienne redorer le blason d'une industrie polluante qui peine à apporter les preuves de sa réelle volonté de changer.

Le Président d'association s'en va donc avec les autres. Daniel MOUTET, citoyen inquiet des risques graves que va faire porter ces deux installations sur la santé et l'environnement, restera dans la salle comme les autres citoyens de cette ville. Merci.

Monsieur DUBOUT

Merci. Alors, malgré tout, je vais donner une réponse à la question qui m'a été posée sur le suivi. Même si, je le regrette, les membres de ces différentes associations, que j'avais rencontrés préalablement, ont quitté la salle. Je ne peux pas m'engager sur quelque chose de rétroactif. Tout le monde le comprendra bien. Par contre, je peux m'engager sur le fait qu'il y aura un suivi des débats, comme le Grenelle II et la loi qui a à peine deux mois l'ont imposé, du débat entre la clôture du débat et l'éventuelle enquête publique dans le cas où le projet se prolongerait.

Deuxième chose : je voudrais redire, dire et redire, et en tous les cas, croyez-le bien que je n'aurais pas accepté (et mes collègues la même chose) la présidence de ces Commissions si les décisions étaient prises. Je l'ai dit en propos introductif. Pour moi, aucune décision n'est prise. Nous sommes là pour analyser les dossiers, pour écouter, vous écouter sur les enjeux, sur les contraintes, sur les risques, pour essayer de débattre et je pense qu'on y arrivera à condition effectivement de ne pas quitter la salle, essayer de débattre sur toutes les questions qui se posent.

Je peux vous garantir qu'aucune décision n'est prise et que les débats qui s'ouvrent aujourd'hui sont bien là pour débattre de propositions dont les décisions éventuelles se poursuivront, je l'ai dit, dans les délais que j'ai évoqués tout à l'heure, c'est-à-dire *grosso modo* avant mi-mai 2011. Voilà.

Donc, ceci en propos introductif, je regrette pour ma part le départ de ces associations qui avaient certainement des choses intéressantes à dire et des questions à poser. Je remercie Monsieur Daniel MOUTET, en tant que personne physique, de rester ici et, je l'espère, de pouvoir poser lui aussi des questions.

Maintenant, y a-t-il des questions dans la salle ? Au fond de la salle. Je vous prie de m'excuser, je ne vous voyais pas.

Monsieur Mario

Je voulais poser une question au Président d'Elengy. Bonjour, Monsieur. Si le projet vient à se faire, est-ce que vous ne ferez pas la même erreur que pour le Cavaou ? Vous engagez-vous à prendre des entreprises qui sont autour du bassin de Fos, qui sont très capables et qui ont d'ailleurs fini le projet Cavaou ? En créant des emplois et en prenant des entreprises françaises avec des employés du coin, ce serait bien si on a des inconvénients d'en avoir les avantages. Je vous demande si vous êtes prêt à vous engager aujourd'hui.

Monsieur DUBOUT

Merci. Allez-y, je vous en prie.

Monsieur TROUVE

Ecoutez, sur Fos Cavaou, on a là aussi travaillé sur ce projet. On a créé 900 emplois dans la zone, dans les Bouches-du-Rhône, sur ce projet, sur le chantier. On a créé aussi le plus grand chantier d'insertion en France autour des aménagements paysagers de ce projet. On a effectivement l'intention de continuer à le faire. Je ne vais pas vous dire qu'on fera tout le projet avec des entreprises de Fos ou de la région parce que ce sont des projets qui sont technologiques et qu'il n'y a pas forcément toutes les compétences qui existent, mais on fait notre possible pour travailler avec les entreprises et avec les services locaux de l'emploi pour favoriser au maximum l'emploi local.

Monsieur DUBOUT

Merci. Une autre question ?

Monsieur Etienne HANNECART, Président de la Fédération Interdépartementale de l'Environnement Avignonnais (FIDEA)

Ma question est plus technique. Apparemment, simple, mais quand même. Puisque nous allons débattre aussi bien pour Fos Faster que pour Elengy de gaz naturel, j'aurais aimé que l'on précise quand même quelque peu ou qu'on donne des valeurs moyennes, pour le moins, sur la composition du gaz naturel. Je sais très bien que selon son origine il y a des variantes. Cela va de soi. C'est comme pour le pétrole. Mais on indique dans les dossiers des maîtres d'ouvrage du méthane à 95 % environ. Je veux bien. Donc, il reste 5 % environ. Alors, 5 %, peut-être, pour le public qui n'est pas habitué, nous travaillons plutôt dans l'ingénierie, 5 % de 6 millions de tonnes, cela fait 300 000 tonnes. Donc, c'est important de connaître ces 5 % en composition moyenne. Alors, est-ce qu'on pourrait nous le préciser, pas simplement nous lancer quelques molécules au hasard ? Merci.

Monsieur DUBOUT

Merci. Y a-t-il d'autres questions techniques ? C'est sur le même sujet ? Alors, on va peut-être répondre à cette question technique, si vous le voulez bien.

Monsieur BAVUZ

Pour répondre à votre question, effectivement, le gaz qui entre sous forme liquide dans le terminal, qui, comme vous l'avez exactement signalé, comprend d'une manière moyenne 95 % de méthane, le reste est essentiellement de l'azote. Ce qu'il faut savoir, c'est que le gaz qui est – tout le gaz qui entre sort du terminal. Donc, il n'y a pas de produits qui soient stockés ou éliminés sur le terminal puisque le gaz que l'on regazéifie est du gaz commercial. C'est donc le gaz qui est distribué dans les agglomérations et qui a la même qualité que le gaz qui arrive sous forme – une qualité équivalente au gaz qui arrive sous forme de canalisations de Russie, de Norvège etc. Donc, le gaz que l'on entre est un produit commercial, sous la forme liquide, et tout le produit qui entre ressort et est consommé chez les clients particuliers, industriels, puisqu'il a les spécifications du gaz commercial.

Monsieur DUBOUT

Bien. Madame ?

Madame Annick DELHAYE, Vice-présidente du Conseil régional déléguée au Développement soutenable environnement/énergie/climat, Groupe Les Verts/Europe Ecologie

Tout d'abord, nous sommes satisfaits évidemment qu'il y ait un débat public sur les deux projets mais on aurait aimé, d'ailleurs, avoir un tel débat sur évidemment l'incinérateur de la CUM. Donc, peut-on, après ce que nous venons d'entendre par rapport aux différentes associations, peut-on dire que le débat public sera réellement utile ? Ils ont exprimé, effectivement, leur méfiance par rapport au débat précédent, auquel évidemment vous n'êtes pas liés. Les engagements du Grand Port Maritime de Marseille n'ont pas été tenus. Donc, ma première question, c'est : pourquoi le Grand Port Maritime de Marseille n'a-t-il pas tenu ses engagements, principalement sur l'observatoire de l'environnement qui était promis, sur le projet de contrat de baie et j'en oublie ? Ce retrait, effectivement, des associations, montre un vrai problème de confiance par rapport au débat public. Et cela nous interroge particulièrement sur la perte de crédibilité de ce qui concerne les outils de démocratie participative auxquels nous sommes évidemment très attachés.

Je voudrais poser deux questions très globales. On y reviendra probablement dans d'autres débats qui auront lieu d'ici décembre. Deux grands questionnements, évidemment. Le premier, c'est ce qui concerne (et cela a déjà été dit par les associations) les risques sur l'environnement et particulièrement, évidemment, sur la biodiversité. Notre région Provence-Alpes-Côte-d'Azur est la première région française métropolitaine qui a la faune et la flore la plus importante, mais aussi malheureusement qui a une perte de la biodiversité aussi très importante. Donc, c'est vraiment un sujet sur lequel il va falloir se pencher et avoir des réponses. Et évidemment, cela a été dit aussi, le risque sur la santé et la sécurité de la population. L'impact sur la santé et la population, l'impact sur la pêche locale, les risques de pollution dus au dragage du terminal, rejets de chlore dans la mer et j'en oublie. Et ce dont on n'a pas parlé, ce sont les risques du chantier lui-même qui semblent vraiment très importants pour ne pas dire énormes, et sur lesquels on s'interroge.

Et puis, cela a été un peu soulevé, c'est une stratégie. Quelle stratégie de transition énergétique ? Est-ce que c'est une transition réfléchie, parce qu'une transition pour le méthane, c'est vrai que c'est moins émetteur de CO₂. Cela entre effectivement, et je vois que Monsieur le Préfet l'a souligné, dans le cadre du Grenelle de l'Environnement. Mais on n'a pas parlé (et c'est la première des choses) de la maîtrise de l'environnement. J'ai peur qu'on oublie la maîtrise de l'environnement et qu'on oublie aussi, évidemment, le développement des énergies renouvelables.

Après, je crois que vous y avez répondu, Monsieur le Président DUBOUT. C'est bien des projets concurrentiels entre ces deux projets ? Donc, est-ce que ces deux groupes vont se partager la manne financière ? Probablement. C'est l'objectif. Voilà.

Nous ferons évidemment un cahier d'acteurs dans lequel on posera évidemment d'autres questions et où on donnera nos points de vue. Je vous remercie.

Monsieur DUBOUT

Merci. Alors, je ne vais pas répondre à toutes les questions que vous avez posées. Je reprends la parole pour vous dire que sur les différents calendriers, vous avez dû voir que ces questions seront abordées dans les réunions spécifiques, que ce soit sur les risques, où nous pensons que des médecins de l'Institut de Veille Sanitaire devraient venir, que ce soit sur la biodiversité, qui se tiendra le 21 octobre pour Fos Faster, le 4 novembre, l'environnement pour Fos Tonkin. Les projets, les chantiers, le 18 novembre et le 25 novembre. J'espère qu'on pourra répondre – que vous pourrez continuer à poser ces questions, éventuellement, effectivement, par un cahier d'acteur, durant ces mois. On les abordera au fur et à mesure.

Y a-t-il d'autres questions ? Il y a une question au fond.

Monsieur Romuald MEUNIER, membre de l'association MCTB Golfe de Fos environnement

Bonsoir. D'abord, je voudrais dire que moi, je me réjouis que GDF veuille rester encore ici pendant de nombreuses années parce qu'à l'époque des délocalisations, cela fait plaisir.

Maintenant, je voudrais vous poser ma question, qui concerne principalement - particulièrement votre projet. J'ai bien compris qu'il s'agit d'une réhabilitation de vos espaces de stockage, pour une partie de votre projet. Mais l'autre partie est sujette à caution, ou en tous cas, elle n'est pas définie réellement. Il s'agit de votre appontement. Est-ce que vous allez faire une réhabilitation de l'appontement existant ou est-ce que vous allez faire un nouvel appontement ? Cela, c'est bien le cadre de votre projet. Mais qu'est-ce qui fait que la décision sera prise dans un cas ou dans l'autre ? Merci.

Monsieur DUBOUT

Monsieur BAVUZ ?

Monsieur BAVUZ

Je vous remercie de votre question. Effectivement, nous avons présenté, c'est une des options du débat, que de savoir si on rénove l'appontement existant ou si on construit un nouvel appontement. Cette décision, nous ne l'avons pas prise comme l'a dit le Président DUBOUT. Elle doit être éclairée au titre des enjeux environnementaux, au titre des enjeux de sécurité, au titre des enjeux économiques également puisque je l'ai dit dans ma présentation, nous souhaitons maintenir pendant nos travaux de modernisation et de rénovation l'accès au terminal méthanier pour les clients qui ont souscrit des capacités jusqu'en 2014. Donc, nous devons prendre cette décision éclairés par le débat et les enjeux qu'il y aura autour de chaque – et des questions qui adresseront chacun de ces enjeux. Voilà. Donc, nous n'avons pas pris de décision et nous attendons de pouvoir débattre de ces questions avec vous.

Monsieur DUBOUT

Merci. Je vous propose une dernière question. De toute façon, vous aurez l'occasion d'en poser ultérieurement. Oui, Monsieur ?

Monsieur GREGOIRE

Je ne représente personne.

Monsieur DUBOUT

Qui représentez-vous ?

Monsieur GREGOIRE

Moi (*rires*).

Monsieur DUBOUT

Très bien, soyez le bienvenu.

Monsieur GREGOIRE

Je voulais savoir : tout à l'heure, vous avez dit que vous prendriez de l'eau dans le canal. Je voudrais savoir en quelle quantité et comment elle ressort, en chimique et en thermique.

Monsieur BAVUZ

Nous prélevons dans le canal d'Arles à Fos une quantité. Notre *process* consiste – nous restituons à la darse l'intégralité de l'eau que nous avons prélevée. Nous ne consommons pas d'eau dans notre *process*. Effectivement, nous la rendons un peu plus froide, d'environ 4 à 6 degrés, par rapport à la température à laquelle nous l'avons prélevée, puisque contrairement à beaucoup d'industriels qui utilisent l'eau comme source de refroidissement, nous, nous l'utilisons comme source de réchauffage.

Effectivement, dans notre *process*, pour éviter la formation d'organismes marins, nous la chlorons légèrement pour éviter cette formation d'organismes marins. Nous la rendons donc, nous ajoutons un peu d'eau de Javel, à des teneurs faibles. Les études d'impact sont là pour montrer la non-nocivité de ce rejet. D'autre part, dans la géographie, comme je l'ai montré, du terminal, il y a un certain cheminement déjà à l'air libre avant de retourner à la darse qui aère déjà l'eau.

Pour les quantités, j'ai noté votre question. Je vais regarder exactement. On utilise à peu près (on est en train de me donner la valeur) 12 500 mètres cubes par heure d'eau prélevée dans le canal. Au fonctionnement maximum des installations, étant entendu que nos installations ne fonctionnent pas au maximum en permanence. Donc, c'est une valeur moyenne en mètres cube par heure : je vous le

rappelle, 12 500 mètres cubes par heure pompés dans le canal. Mais là aussi, c'est une question importante. Des spécialistes, lors des réunions *ad hoc* où on parlera des impacts du terminal, seront là également pour répondre de manière plus approfondie à cette question importante.

Monsieur DUBOUT

Merci. Cela s'adresse uniquement à Elengy, ce n'est pas une question générale. C'est bien parce que c'est vous, donc, une dernière question mais après, il faut poursuivre le débat.

Madame Sophie CAMARD, Conseillère régionale, Groupe Europe Ecologie

Sur le projet Fos Tonkin en tant que tel, ce que je voulais savoir, c'est que maintenant que vous avez Fos Cavaou, quelles sont les capacités, en fait, de développement de l'activité sur le site de Fos Cavaou lui-même ? Et pourquoi ne regroupez-vous pas toutes vos activités sur ce site, y compris la cuve dont vous avez besoin sur Fos Tonkin ? Cela libèrerait par exemple ce terrain.

Question en cascade : si le projet de Fos Tonkin ne se fait pas, on est dans des espaces très convoités, quel autre projet se ferait à la place ? A-t-on des indications sur cela ? Et si le projet se fait, que ferez-vous à l'endroit où il y a les deux cuves actuellement ? Peut-on envisager de sanctuariser ce terrain pour en faire autre chose comme des énergies renouvelables ou autre chose ? Donc, ce sont des questions précises.

Monsieur DUBOUT

Avez-vous une réponse rapide, même si la question est à tiroirs ?

Monsieur BAVUZ

Effectivement, ce sont des questions importantes que vous posez, qui mériteront certainement d'autres débats et d'autres développements. Donc, effectivement, je l'ai rappelé dans mon propos, le terminal de Fos Tonkin ne permet de recevoir que des méthaniers (enfin, « que ») d'une taille de 75 000 mètres cubes, alors que le terminal de Fos Cavaou, qui possède effectivement des capacités de développement encore, c'est possible, cela a été annoncé lorsque nous avons développé ce projet. Aujourd'hui, nous n'avons pas de projet spécifique. Il y a des capacités de développer des capacités. Néanmoins, il est plus intéressant de mettre des petits bateaux dans ce terminal plutôt que d'utiliser l'appontement de Cavaou pour mettre des petits bateaux qui utilisent la même durée d'indisponibilité en termes d'occupation de l'appontement puisqu'en fait, le temps d'occupation est donné par les pompes du navire. Donc, autant ne pas utiliser un terminal fait pour des grands bateaux pour y décharger des petits bateaux.

Et puis finalement, il y a aussi une question économique, parce qu'on aura toujours le coût d'accès au terminal de Fos Tonkin, même rénové, a un tarif d'accès (on aura l'occasion d'y venir dans les questions économiques) plus faible que le terminal de Cavaou qui est neuf. Donc, il y a aussi une question économique pour nos clients. Nos clients ont aussi des bateaux. Donc, finalement, c'est bien le client qui sera consulté qui dira s'il est intéressé par le déchargement de capacités à Fos Tonkin.

Enfin, pour répondre rapidement à votre dernière question, quand on aura démantelé les deux réservoirs métalliques, effectivement, il y aura du terrain disponible. Nous réfléchissons – alors, des énergies renouvelables, il faut voir puisqu'on se trouve à l'intérieur d'un site sur lequel, pour des questions de sécurité, on ne peut pas implanter n'importe quelle installation, notamment qui pourrait générer des risques de manière électrique. Néanmoins, on réfléchit à des systèmes de production à partir du froid (on pourra aussi y revenir). Il y a des solutions qui sont possibles pour utiliser ce terrain dans la durée pour pouvoir, en complément de ce qu'on fait avec Air Liquide, utiliser les frigories du gaz naturel. Ce sont des réflexions qui seront possibles après qu'ils aient été démantelés.

Monsieur DUBOUT

Merci. Je vous propose d'arrêter les questions. Vous aurez l'occasion de les poser à d'autres moments.

De la salle (hors micro)

Monsieur le Président, je n'aurai pas l'occasion de venir à chaque réunion.

Monsieur DUBOUT

Si, si, je viendrai à chaque réunion.

De la salle (hors micro)

Moi, je n'aurai pas cette occasion.

Monsieur DUBOUT

Ah ! Pouvez-vous le mettre par écrit ? Sinon nous ne pourrons pas tenir. Nous avons encore trois heures de réunion. Je vous propose maintenant de passer la parole à Monsieur VAUZELLE. Monsieur VAUZELLE, si vous voulez bien venir, vous êtes le Président du Conseil régional PACA. Jacques PFISTER, le Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille, et Jean-François DUVERDIER, qui est le responsable de l'Union syndicale du port de Fos, que je ne vois pas. Si, il est là. Pardon, je ne vous voyais pas. Si vous voulez vous asseoir...

De la salle (hors micro)

Monsieur le Président, je précise que ce n'est pas un débat. Si les questions ne peuvent pas être posées, ce n'est pas un débat.

Monsieur DUBOUT

Si vous voulez vous asseoir là, Monsieur DUVERDIER. Bien. A vous trois, à chacun d'entre vous, et je laisserai de nouveau la parole à la salle après, à chacun d'entre vous, je vais poser la même question : Quel est votre point de vue sur le développement industriel du port de Fos-sur-Mer et principalement lié au GNL et qu'attendez-vous des débats publics qui s'ouvrent aujourd'hui ? C'est une question à deux entrées : le port de Fos, le gaz naturel et le débat public. Monsieur le Ministre, si vous voulez bien commencer, merci.

Monsieur Michel VAUZELLE, Président du Conseil régional PACA

Merci beaucoup, Monsieur le Président. Je voudrais saluer toutes les personnes ici présentes et bien entendu, les personnalités qui sont ici à cette tribune, le Président PFISTER, qui est ici, les élus de ce territoire qui m'est cher en tant que Président de Région ainsi que mes chers collègues du Conseil régional, Vice-présidents, Vice-présidentes et conseillers ou conseillères, qui montrent tout l'intérêt que porte la Région à ce débat que nous considérons comme extrêmement important pour l'avenir des habitants de la région en général.

Je dirais qu'il y a un faisceau de trois raisons qui me paraissent devoir être illustrées dans ce qui s'ouvre ici ce soir, et qui est très important. Le premier point, cela a été évoqué, c'est la démocratie participative. Je crois que c'est un combat, la démocratie. C'est un combat, la démocratie participative. Par conséquent, on n'a jamais le droit de ne pas être en résistance par rapport à des lois de l'argent, de je ne sais quelle mondialisation financière, qui écraserait la démocratie. Et, dès lors qu'il y a un débat public, on ne peut pas, en tous cas le Président de la Région que je suis ne peut pas en être absent. C'est un premier point qui est important et qui doit rassembler les républicains, surtout dans cette période.

Le deuxième point du faisceau, c'est la raison économique. On ne peut pas, étant Président de Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur, ayant des responsabilités interrégionales et internationales qui me permettent de prendre en compte comment, au niveau maintenant des régions et pas seulement des nations, se situent les rapports de force économique qui demain s'imposeront à nous. Ils s'imposent d'ores et déjà à nous. Et à l'Assemblée mondiale des régions que j'ai l'honneur de présider, j'ai pu voir en effet ce que nous voyons nous, modestement, dans les journaux ou dans les informations. C'est cette évolution, en ce moment, très rapide, des déplacements des grandes forces politiques, géostratégiques et économiques. Et nous ne pouvons pas rester indifférents parce que les choses se traitent aussi au niveau local. Et c'est précisément pourquoi les Régions, qui sont mises en discussion aujourd'hui et pour lesquelles j'essaie de faire ce qui paraît insurmontable, malheureusement, dans les débats qui vont reprendre à l'Assemblée nationale la semaine prochaine, sur la disparition que je regretterai si c'est le cas des conseillers régionaux. C'est le fait que nous devons prendre en considération, bien sûr, pour le Président de Région, c'est un devoir, l'avenir économique de notre région, surtout dans une région qui a une position géostratégique tout à fait extraordinaire.

Le troisième point du faisceau, c'est la qualité de vie, l'environnement, l'écologie dans une région particulièrement belle et fragile. Mais également dans un territoire de la région qui attire forcément l'attention du Président de la Région parce qu'il n'y a pas de raison qu'il y ait dans une région solidaire, républicaine, fraternelle, qui a un nom un peu difficile : Provence-Alpes-Côte-d'Azur, et que nous avons rassemblée tout de même sur un même drapeau, il n'y a pas de raison qu'il y ait

d'un côté les espaces où il fait bon vivre (et nous nous en réjouissons) et puis des territoires qui serviraient de lieu où on met les incinérateurs, les usines. Nous en avons besoin – ce n'est pas cela le problème, mais c'est de charger un territoire (on l'a vu avec le problème de l'incinérateur, sur lequel je n'ai jamais changé de position). Il faut tout de même prendre en compte le respect dû aux gens de ce territoire de Fos. Je dis « Fos », mais c'est bien au-delà, c'est Port Saint Louis, c'est Arles. Moi, je n'habite pas très loin d'ici. Mais ce n'est pas parce que j'y habite que j'y suis plus sensible. Simplement, je vois la souffrance, les inquiétudes d'une population qui est inquiète pour sa santé, et qui a quelques raisons de l'être.

Par conséquent, on ne doit jamais oublier, et c'est ce qui fait peut-être la noblesse de la politique si elle doit en garder une dans les temps qui courent, c'est cela. C'est que le choix n'est pas simple. Et c'est le débat public qui doit apporter une réponse. C'est pourquoi la Région sera très présente, très attentive dans un débat qui s'ouvre et qui n'est pas clos avant d'être ouvert, je le suppose. Sinon, naturellement, je n'aurais pas éprouvé le besoin de venir ici. C'est une obligation légale, ce débat public. Moi, je m'en réjouis parce que je viens de l'exprimer, je le crois, suffisamment : cette obligation est la bienvenue dans un contexte qui est particulier, où elle constitue une opportunité qu'il me semble devoir, en toute transparence saisir. Il faut poser les termes du débat. Il dépasse le simple cadre du dossier des deux terminaux, bien entendu. Il est un débat d'intérêt régional, d'intérêt national et il dépasse même le problème de la nation. Il va au-delà.

La pratique d'une démocratie de proximité, en direction des habitants de l'ouest du département des Bouches-du-Rhône, sur une entreprise où les Maires ne disposent pas (ne disposent pas !) des prérogatives en matière d'urbanisme, apparaît effectivement comme une nécessité absolue. On l'observe de plus en plus : des positions contradictoires s'affrontent. On vient de le voir dans cette salle et j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt, comme vous, Monsieur le Président, ces personnes qui sont sincères et qui ont dit de manière forte leurs exigences et leurs craintes, sporadiquement, sur tel ou tel dossier, en renvoyant en fait à une problématique de fond dans la conciliation entre des intérêts économiques et ce que j'appellerai des « ressources environnementales ».

Il est vrai que toute cette zone présente la particularité de concentrer un nombre impressionnant, je l'évoquais à l'instant, d'établissements soumis à la directive SEVESO comme vous le savez. Il y a des espaces naturels qui sont régis par des modes de protection divers qui se trouvent là également. L'impact en matière de santé publique, j'avais été très impressionné par un certain nombre de débats et d'interventions de médecins qui étaient très inquiétantes pour la population de ce territoire. Tout cela doit être analysé, nonobstant les investissements importants qui, du fait de nos réglementations européennes et nationales, ont été réalisés dans la lutte contre les pollutions.

Il s'agit donc de peser les termes d'un débat qui renvoie à la fois à des considérations géostratégiques, que j'ai évoquées en termes de développement, et à des préoccupations qui sont plus que légitimes dans lesquelles il s'agit de savoir l'impact de ce développement sur l'écosystème et cela nous renvoie à des considérations qui sont tout simplement humaines, d'ordre éthique, moral, sur les conditions de vie des habitants qui travaillent dans ce territoire et qui y vivent.

Ce débat présente donc la caractéristique d'être complexifié par le fait que le territoire industrialoportuaire de Fos-Etang de Berre a une appartenance géographique régionale, mais je le disais également à l'instant, pardon de me répéter, est un espace également mondialisé, régi par des externalités économiques qui échappent à coup sûr à toute gouvernance locale. Je suis bien placé pour voir ce qui échappe à un Président de Région ou à un Maire ou à un Président de Conseil général, quelle que soit leur légitimité, mais au-delà en partie aux arbitrages politiques

suprarégionaux. C'est ce qui me faisait évoquer même l'arbitrage qui prend à se situer au-delà de la Nation dans l'aménagement du territoire européen.

De surcroît, la suppression de la taxe professionnelle, qui apportait aux habitants des recettes compensatoires. Encore que, peut-on payer la mauvaise santé de quelqu'un ? Il y a une discussion. Mais enfin, il y avait des recettes compensatoires au préjudice causé par une présence industrielle qui est très lourde. Et cela créait, en plus, je crois, un lien économique qui n'était pas tout à fait négligeable, humainement et politiquement, entre économie précisément et territoire. Cette disparition de cette taxe, qui n'était pas une bonne chose, d'accord, mais enfin on pouvait peut-être trouver une autre manière de créer ce lien entre économie et territoire. Et là, la disparition de ce lien modifie, me semble-t-il, les termes de la problématique.

S'interroger sur le rapport coûts/avantages, entendre le point de vue des personnes concernées, c'est ce que nous commençons à faire ce soir. C'est-à-dire la population, c'est une vraie nécessité et Monsieur le Président, nous nous félicitons de l'engagement de ce débat.

Du point de vue géostratégique, l'activité de cet espace et de son port est incontestablement un pont. Vous savez combien je suis dévoué à la cause méditerranéenne. C'est un pont entre les rives nord et sud de la Méditerranée, entre l'Europe et l'Afrique et un élément d'arrimage entre l'Europe et l'Afrique dans un contexte où celles-ci se heurtent de plus en plus à la concurrence de pays émergents qui s'intéressent aux marchés sud-méditerranéens. Avec mes compétences interrégionales, je suis le témoin inquiet de ces évolutions.

Donc, le renforcement des installations portuaires dans le traitement du gaz naturel contribuera à accroître la diversification de son activité énergétique. C'est important, d'une part parce que la rente pétrolière est menacée par l'implantation d'unités concurrentes en Asie et en Orient, et aussi par la perspective de l'épuisement de la ressource.

D'autre part, les recettes portuaires liées aux installations énergétiques ont contribué et contribuent à maintenir le premier rang en Méditerranée du Grand Port Maritime de Marseille. Ce n'est pas indifférent, vous l'imaginez, au Président de Région et à la perspective méditerranéenne que je souhaite donner à Marseille et à la région que je préside.

Le GPMM est également ancré dans le tissu économique régional et il a structuré, je dirais, une activité de logistique que traduit d'ailleurs la labellisation que la région a donnée au Pôle Régional d'Innovation et de Développement Solidaire, le PRIDES Logistique.

Je terminerai en disant que j'attends, pour ma part, beaucoup, Monsieur le Président, beaucoup, de ces débats. Ce dossier est très important, il doit nous conduire à nous poser globalement la question, non seulement du développement du port que la Région a toujours soutenu, mais aussi des perspectives d'avenir industriel de ce grand complexe industriel. Donc, les réflexions qui émailleront ce processus de consultation serviront de point d'ancrage à une initiative que j'avais inscrite moi-même dans mon programme, au moment des élections régionales. Il s'agit de la réalisation (c'est cela que j'ai inscrit dans mon programme, et c'est très important en ce moment) d'une démarche de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences sur le territoire de Fos-Etang de Berre. Cette étude s'inscrit dans une logique territoriale d'anticipation des besoins économiques futurs et du développement des emplois. Parce que nous avons ce devoir aussi, par rapport à l'emploi. Et elle sera conduite en étroite liaison avec les forces syndicales qui sont présentes localement et avec les élus locaux.

Par ailleurs, je vais prochainement rencontrer les Maires du territoire du SAN pour bâtir avec eux un contrat de développement qui devrait pouvoir être l'occasion d'accompagner les populations précisément dans la prévention des risques que nous avons soulignée et que mes collègues du Conseil régional ont soulignée tout à l'heure.

Pour finir, je dirai (en m'excusant d'avoir été un peu long, mais le sujet en valait la peine) que la Région s'impliquera activement dans ce débat et ses représentants seront présents sur l'ensemble des thèmes environnementaux, écologiques et économiques qui seront abordés. En tous cas, merci d'avoir ouvert ce débat et vous pouvez compter sur une présence active et vigilante de la Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur.

Monsieur DUBOUT

Merci, Monsieur le Président, d'avoir replacé le débat à la fois dans sa vision géostratégique et aussi dans son implantation sur le territoire. Je vous propose maintenant de passer la parole à Monsieur PFISTER, le Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille-Fos, avec la même question, le port, le GNL et le débat proprement dit. En vous demandant si c'est possible d'être un petit peu plus concis.

Monsieur Jacques PFISTER, Président de la CCI MP

Je vous remercie de signaler que les douze minutes du Président VAUZELLE nous ont parues à peine cinq minutes.

Monsieur DUBOUT

Exactement. Mais Monsieur VAUZELLE n'est pas tous les jours là, et merci.

Monsieur PFISTER

Je vais essayer de faire en sorte que les cinq minutes que je vais consacrer à mon propos ne vous paraissent pas douze minutes. C'est à l'inverse de ce qui était votre cas, cher Président. Je suis très, très heureux, bien sûr, de saluer le Président du Conseil régional, Michel VAUZELLE, ainsi que Bernard GRANIE et Monsieur RAIMONDI, qui sont des personnalités de votre territoire que je vois assez souvent car sachez que la CCI MP, Marseille Provence, est une Chambre de Commerce qui, depuis déjà quelques années, est depuis longtemps, je dirais, sortie du territoire de Marseille et regarde avec beaucoup d'intérêt, essaie de travailler avec les élus de votre territoire sur les dimensions économiques et développement de chacun dans notre aire de jeu.

Je voulais saluer, bien sûr, Monsieur le Président de la Commission particulière du débat public, d'abord, pour cette initiative, mais aussi pour avoir pris cette initiative d'inviter le Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille Provence, de l'associer à cette démarche. Monsieur Antoine DUBOUT, je vous en remercie. Sachez que nous serons, si vous le souhaitez, dans les mois qui viennent, à vos côtés ou en tous cas dans le travail plus technique, plus spécialiste des différentes commissions que vous allez développer.

Nous avons effectivement, à la CCI Marseille Provence, essayé depuis quelques années de mettre en exergue quelque chose qui nous manque, me semble-t-il, un petit peu, notamment dans le monde économique mais aussi dans un monde plus large, c'est le principe du jeu collectif. Le principe d'essayer d'avancer ensemble, à la fois entre monde économique et monde politique, et grands élus, mais aussi avec la population et avec l'ensemble des personnes concernées.

Donc, c'est effectivement ensemble que nous, nous pensons que nous pourrions aller plus vite et que les grandes décisions pourront être mises en œuvre beaucoup plus rapidement. Alors, je parle effectivement de grandes décisions et de grands projets car les dossiers de ce soir sont pour nous effectivement un enjeu pour notre territoire très important et bien entendu, plus particulièrement pour l'économie de notre territoire.

Alors, que ce soit le prolongement de l'exploitation du terminal méthanier de Fos Tonkin ou la création du terminal de Fos Faster, je crois que nous savons, nous, nous supportons l'idée que ce sont de grands projets d'investissement qui sont capables de faire grandir notre territoire. C'est un peu l'ambition, et c'est logique que le monde économique porte ce type d'ambition, de la CCI MP, de faire entrer notre grand territoire dans la compétition des grandes aires économiques européennes. On en a besoin, la compétition, le Président VAUZELLE le rappelait, est non seulement européenne mais aussi mondiale.

Bien sûr, nous attendons de ces échanges une prise de conscience un petit peu collective et partagée du potentiel économique de ces projets. Nous comptons sur la mobilisation générale pour avancer dans l'idée d'intégrer ces investissements, de manière améliorée dans un paysage économique, bien sûr, social et bien entendu, environnemental de l'ensemble du territoire de Marseille Provence.

C'est le moment du débat. Donc, nous sommes, nous, particulièrement heureux d'y participer. Nous pensons aussi, le monde économique que je représente, qu'il est très important, comme l'a dit le Président VAUZELLE et comme cela a été dit et rappelé à plusieurs reprises, que la population qui vit sur ce territoire doit être associée à cette démarche en toute transparence. Il faut qu'elle puisse être écoutée, qu'elle puisse aussi, dans la mesure du possible, partager un certain nombre de nos envies, que nous puissions, nous, voir ces dimensions de préoccupations qui l'habitent.

Je ne vous étonnerai pas en disant qu'effectivement, la CCI Marseille Provence et le monde économique sont favorables à aller de l'avant sur ces deux grands projets. Et ceci, je dirais, au regard d'un triple enjeu. Le premier enjeu, c'est l'enjeu énergétique mondial, français et régional. Le deuxième enjeu, c'est l'enjeu industriel. Il a été rappelé à plusieurs reprises, que ce soit pour le Grand Port Maritime de Marseille Fos ou que ce soit pour l'activité industrielle indispensable du territoire de Marseille Provence. Le troisième enjeu est l'enjeu économique. Il a été soulevé ici au cours des échanges. Il est économique à la fois direct et indirect dans les perspectives d'emploi direct et indirect qu'un tel projet, à la fois dans sa phase de réalisation et dans sa phase opérationnelle, va apporter à un territoire comme le nôtre.

L'enjeu énergétique, pour aller vite, je regarde, cinq minutes trente secondes, je suis encore dans les temps. L'enjeu énergétique est un enjeu mondial. Je n'y reviendrai pas. Il y a beaucoup de personnes qui sont beaucoup plus spécialistes que moi sur le sujet. Je rappellerai simplement que notre grand territoire, notre grande région et notre territoire Marseille Provence plus particulièrement est un grand territoire d'énergies. C'est un territoire, nous l'avons vu dans les études de la CCI Marseille Provence, où nous estimons que d'ici 2016, plus de 7 milliards d'euros

vont être investis en production, en stockage et en transport d'énergie. Il ne s'agit pas seulement des énergies d'aujourd'hui mais de manière très importante des énergies de demain.

Cette dimension d'énergie est une grande chance pour notre territoire. C'est aussi une grande chance pour notre pays. C'est une grande préoccupation aussi.

Le deuxième enjeu, rapidement, l'enjeu industriel. Je vais être assez rapide car je vois que sinon, je vais déborder. Je voudrais vous dire à quel point la CCI MP est concernée par le développement de l'industrie dans ce territoire. Je sais que ce n'est pas forcément très adroit de le dire sur ce terrain d'aujourd'hui, mais sachez que nous savons que les emplois industriels sont les plus précieux qui existent dans notre pays. Ce sont des emplois qui ont une valeur ajoutée qui est très, très supérieure à n'importe quel autre emploi – disons – du tertiaire. Et toutes les conséquences directes ou indirectes de ces emplois sont absolument essentielles pour le développement du territoire. En résumé, il n'y a pas d'industrie forte sans une forte politique énergétique. Ces deux éléments sont liés, c'est notre conviction.

Et d'un autre côté, dans notre région, un port puissant comme est en train (je l'espère) de le devenir le Grand Port Maritime de Marseille-Fos, un port puissant est nécessaire à la compétitivité et au rayonnement de notre propre territoire Marseille Provence.

Ce sont les deux axes que je ne vais pas développer mais qui sont les éléments qui nous poussent à supporter, de manière presque inconditionnelle, le développement de l'industrie dans notre territoire, dans des conditions qui doivent être surveillées, encadrées et accompagnées, mais 14 % (puisque c'est le chiffre d'emplois industriels dans notre territoire), nous sommes en-dessous de la moyenne. Et nous avons une capacité globale à remonter cette moyenne en étant les supporters de l'industrie. C'est en tous cas, permettez-moi de vous le dire, un des axes forts de la politique de la CCI MP.

Et enfin, et en allant très vite, sur la dimension de l'enjeu économique, nous avons compris qu'il y avait beaucoup d'emplois en jeu, des emplois dans les projets immédiats et des emplois dans l'exploitation de ces projets. Sur ce plan, nous demandons aux porteurs de projets de veiller à ce que les PME et les PMI du territoire soient totalement associées à ces investissements, que nous en profitions au plan économique pour l'ensemble de notre économie. Et deuxièmement, de nous associer au recrutement et à la formation de la main-d'œuvre et des personnels qui vont être employés dans les années qui viendront.

Voilà deux éléments où la CCI MP est demandeuse et est aussi peut-être apporteuse de solutions, notamment dans le domaine de la formation. Voilà, j'ai terminé, cher Président. J'avais d'autres points mais j'ai été obligé de faire court car il faut que je gagne mon pari contre le Président VAUZELLE, mais je n'ai pas gagné mon pari avec vous puisque j'ai dépassé de 49 secondes. Je vous remercie de votre attention. Merci à tous.

Monsieur DUBOUT

Merci de votre éclairage. Je vais passer la parole tout de suite à Monsieur Jean-François DUVERDIER, de l'Union syndicale du port de Fos.

Monsieur Jean-François DUVERDIER, représentant de l'Union locale CGT de Fos-sur-Mer

Je tiens à préciser ce dernier point. Je suis le représentant de la CGT, de l'Union locale CGT de Fos-sur-Mer. C'est-à-dire de l'ensemble des organisations CGT réunies de façon interprofessionnelle.

Monsieur DUBOUT

Merci.

Monsieur DUVERDIER

Donc, nous avons été contactés par la Commission pour que nous intervenions, justement, en tant que CGT, et non pas en tant qu'union syndicale, ce que nous regrettons puisque nous ne sommes pas la seule organisation syndicale sur le territoire, bien que nous soyons majoritaires – assez majoritaires.

Monsieur DUBOUT

Je voudrais préciser : il y a dix réunions qui vont se tenir. Donc, vous ne serez pas le seul, effectivement, à parler. Aujourd'hui, oui.

Monsieur DUVERDIER

Nous avons été invités à venir à plusieurs réunions et nous sommes les seuls mais nous avons l'intention de contacter les autres organisations syndicales, notamment la CFDT pour ne pas la nommer, qui elle aussi est représentative, bien représentative localement, pour qu'elle puisse participer à des débats où nous avons été inscrits.

Je tiens aussi à remarquer quelque chose. Je comprends la position de certaines des organisations qui ont quitté la salle. Parce que la démocratie participative qui a lieu aujourd'hui ici sur un thème donné, celui de deux installations ou rénovations de terminaux méthaniers, elle vient par défaut. Elle vient par défaut, parce que la démocratie, dans notre pays, n'est pas si appliquée que cela. Et il y a des questions qu'on doit se poser en amont de celles qui se posent aujourd'hui, qui concernent l'énergie. Et qui ne concernent pas uniquement le territoire de Fos, et qui ne concernent pas uniquement le gaz ou ce qui concerne le gaz.

C'est vrai que d'autres thèmes auraient pu, auraient dû être abordés en amont, et pas forcément à Fos mais de façon plus globale. De quelle énergie avons-nous besoin aujourd'hui ? Quelle est la véritable politique énergétique de notre pays ou de l'Europe ? On peut aussi poser la question. Est-il vraiment cohérent d'utiliser du gaz pour le transformer en électricité ? Le gaz est déjà une matière noble qu'on peut utiliser autrement qu'en le transformant en électricité, puisque d'autre part nous avons des ressources énergétiques d'électricité elle-même. Est-ce qu'il est concevable ou raisonnable de négliger les économies d'énergie qu'on peut faire ? Notamment, sur le golfe de Fos, on est particulièrement servi par le développement incohérent du transport routier et par la mort programmée de la SNCF sur le bassin d'emploi. Le transport ferroviaire est beaucoup plus économique que le transport routier, c'est bien connu.

Est-il vraiment cohérent d'avoir privatisé EDF-GDF ? A quoi cela a-t-il été utile, sinon aux augmentations répétitives du coût des ces énergies ? Dans leur forme domestique, notamment. Et qui trouvent leur corollaire dans les augmentations des nouveaux dividendes versés aux nouveaux actionnaires GDF-Suez et EDF Société anonyme. Et demain, aux actionnaires de nouvelles entreprises privées, apparaissant dans le creuset de la concurrence capitaliste. Il faut bien le dire.

De la salle (hors micro)

Monsieur le Président, je voudrais savoir si nous assistons ici à une réunion politique.

Monsieur DUBOUT

Monsieur, je vous prie de laisser s'exprimer Monsieur DUVERDIER. Nous avons dit qu'aucune des propositions, aucun des commentaires n'était mauvais en soi. Monsieur DUVERDIER, vous avez la parole, continuez.

De la salle (hors micro)

Il est hors sujet, Monsieur.

Monsieur DUBOUT

Continuez, s'il vous plaît. Monsieur DUVERDIER a huit minutes. Vous êtes prié de continuer.

Monsieur DUVERDIER

[A l'intervenant de la salle] Vous êtes libre de penser. Au sujet de Fos, en particulier, puisqu'on est là aujourd'hui pour discuter de Fos, nous avons soulevé trois points et nous avons toujours trois points essentiels. L'implantation de ces terminaux, les deux dont il est question, se fait sur la zone portuaire. Or sur le port de Marseille-Fos, il y a des professions portuaires, qui sont directement impliquées dans l'implantation de ces projets et de ces terminaux. Il va falloir en tenir compte, des travailleurs portuaires. D'ailleurs, il y a déjà eu des accords passés entre le Port de Marseille et les organisations syndicales, notamment la CGT. Donc, ce n'est pas idiot, ce qu'on peut en dire.

Et puis, il y a une question qui a été soulevée, qui est essentielle, c'est celle de l'emploi. En ce qui nous concerne, nous la joignons à celle de la sécurité, non seulement la sécurité de l'emploi mais la sécurité du travail. Et là, nous avons une exigence, c'est le respect de la législation française du travail sur les chantiers, pendant le cours des travaux et après, lors de l'installation. Cela, cela pose moins de problèmes parce qu'on a vécu une expérience, quand même, avec Elengy. Il y a déjà eu un chantier qui a duré quatre ans, sur lequel aucune organisation syndicale n'a pu mettre le pied, sur lequel nous avons appris qu'il y a eu mort d'homme. « Mort d'homme », je l'emploie au terme générique, il n'y a pas de « S ». J'aurais pu prendre « décès » : il y a un « S ». On sait qu'il y a eu plusieurs dizaines d'interventions des pompiers qui ont amené des salariés à l'hôpital de Martigues : plusieurs dizaines ! On ne connaît pas le chiffre exact, on n'a jamais eu d'information. Aucune !

Et c'est une exigence pour nous, c'est un préalable. Nous voulons, nous avons demandé un rapport d'expérience sur le chantier qui s'est tenu de 2006 à 2010 sur le chantier Elengy. Nous voulons savoir ce qui s'est passé. Combien de morts y a-t-il eu ? Combien d'accidents graves ? Combien d'heures ont-elles été effectuées ? Parce que nous savons qu'il y a des salariés qui travaillaient huit heures, huit heures de repos, huit heures de travail, huit heures de repos. Cela, ce n'est pas la législation française. On en est même très loin.

Alors, ce chantier, comme d'autres d'ailleurs sur Fos et ailleurs en France, on les appelle des « chantiers clos », dans lesquels les CHSCT n'existent pas. Les organisations syndicales n'existent pas. Et où les employeurs font absolument ce qui les intéresse. Cela, on n'en veut pas, de cela. On veut savoir le nombre de décès qu'il y a eus et les causes de ces décès. On veut savoir quelles étaient les entreprises qui étaient employées et quelles ont été les durées de travail et les autres conditions de travail, bien entendu.

Le problème de la législation française du travail, il est sérieux. A Fos et dans d'autres endroits. Dernièrement, sur le chantier ITER, on a vu qu'il y avait des travailleurs portugais qui n'étaient pas payés pendant plusieurs mois. Sur le chantier, ici, à Fos, de l'incinérateur, chantier clos (je parle des chantiers clos, là), il y a des travailleurs qui travaillaient 14 heures par jour, 7 jours sur 7. C'étaient des Africains, ex-colonie portugaise, des îles du Cap Vert. Sept jours sur sept ! Quatorze heures par jour ! Leur salaire, on ne l'a jamais connu, évidemment, mais on suppose qu'ils n'étaient même pas au SMIC. On le suppose. Donc, cela, c'est interdit, à Fos.

On a appris ces jours-ci qu'après nous être exprimés sur ce sujet, la Direction d'Elengy ici présente, je pense encore présente, a accepté de nous recevoir. Donc, nous allons rencontrer la Direction d'Elengy. Mais que ce soit pour l'un ou l'autre des deux projets, il est évident que nous interviendrons et nous demandons aux pouvoirs publics d'intervenir aussi sur cette question. Celle de l'emploi, et celle de la sécurité des travailleurs. Bien entendu, les problèmes d'environnement se posent, comme cela a été soulevé aussi. D'ailleurs, le problème de la sécurité des travailleurs sur les chantiers, dans les usines et le problème de l'environnement et de la sécurité et de la santé des habitants des environs, se rejoignent. Ce sont des problèmes qui se rejoignent totalement. Voilà, c'est tout ce que j'avais à dire pour l'instant.

Monsieur DUBOUT

Merci. Comme je le disais tout à l'heure, en introduction, toutes les opinions sont respectables. Et je souhaite que le débat dans la salle s'en tienne à ce principe. Nous avons maintenant – alors, je regrette que Monsieur, tout à l'heure, soit parti. Nous avons maintenant de nouveau, nous vous proposons de prendre la parole. Vous pouvez donc poser des questions sur les sujets qui ont été abordés. La parole est à vous.

3. Echanges avec la salle

Monsieur MOUTET

Merci. Je voudrais revenir un petit peu sur ce qui a été dit par Monsieur DUVERDIER et tout à l'heure par Monsieur BAVUZ lors de son intervention, sur l'emploi qui serait créé bien sûr autour de Fos dans la région. A l'époque de la construction de GDF du Cavaou, il y a eu malheureusement,

c'est vrai, des entreprises françaises qui étaient dédiées au chantier. Sauf que ces entreprises françaises et de la région ont employé du personnel étranger. Ce qui est arrivé, c'est qu'il y a eu d'énormes incohérences dans les langues des travailleurs. Il y a eu d'énormes lacunes dans la construction, jusqu'à refaire du béton, jusqu'à refaire pas mal de choses. Et comme l'a dit Monsieur DUVERDIER, il y a eu tout au moins un mort que j'ai appris. Il y a eu beaucoup de blessés, d'intoxiqués aussi à l'emploi de sols, de remblais de sol qui étaient issus de l'usine d'ArcelorMittal. Ce remblai a posé problème parce que les ouvriers ne tenaient pas par l'émanation de gaz toxique de ces remblais. Et tout cela, cela a été caché, cela a été véritablement, même (je vais dire) la Médecine du travail a caché ce qui s'est passé.

Alors, je voudrais dire aujourd'hui, devant Monsieur le Préfet de Région, Monsieur le Préfet de notre canton, qu'il faut suivre ces constructions, si elles se réalisent, de très près. Parce que ce qui s'est passé, en l'occurrence, pour GDF au Cavaou et pour la construction de l'incinérateur, tout a été caché, tout a été (comme l'a dit Monsieur DUVERDIER) vraiment caché et les emplois qui ont été là-dedans, cela a été des emplois précaires, par des étrangers, effectués par des étrangers, et qui ont été absolument (je vais dire) sous-traités. Cela, cela a vraiment été une catastrophe. Donc, j'espère que si cela se fait, cela ne se refera plus vraiment pour les ouvriers.

Monsieur DUBOUT

Merci. Monsieur BAVUZ, voulez-vous dire un mot ?

Monsieur BAVUZ

Effectivement, comme on parle du chantier de Fos Cavaou, je voulais simplement préciser un certain nombre de choses sur ce chantier-là. La première chose, effectivement, sur la réglementation du travail qui était appliquée, il faut savoir que, donc, c'était l'un des plus gros chantiers de France pendant deux ou trois ans. Il y a eu plus de 2 000 personnes qui travaillaient, en pointe, sur ce chantier-là. D'autre part, la réglementation du travail notamment, était appliquée au travers un Comité interentreprises regroupant les CHSCT. Donc, les représentants syndicaux des différentes entreprises, l'Inspection du Travail étaient présents lors de ce chantier. On pourra effectivement en débattre plus longuement.

D'autre part, il y a un chiffre qui représente, ce qu'on appelle en jargon le « taux de fréquence », qui représente le nombre d'accidents qui se passent sur un chantier. Ce chantier s'est fini à 3,5, aux alentours de 3,5. Vous pouvez comparer, pour ceux qui sont un peu spécialistes, aux chiffres de la profession dans le domaine du BTP, sur des chantiers de cette importance, c'est un chantier dont le taux d'accidents a été extrêmement bas. Vous pouvez comparer par rapport aux statistiques de l'Office de prévention du bâtiment et des travaux publics, sur des chantiers de cette ampleur-là. Effectivement, il se dit un certain nombre de choses que je ne peux pas laisser dire en termes de sécurité sur ce chantier-là. Comme tout chantier, vous dire que tout a été parfait, ce serait faux. C'est un chantier de bâtiment, il y a des risques. Au final, c'est un chantier qui a eu un taux de fréquence extrêmement bas, au niveau des meilleurs chantiers qui peuvent se développer sur ce type d'activités.

Maintenant, effectivement, il y a un certain nombre d'entreprises qui sont intervenues. On ne va pas faire là le débat du mode contractuel sur lequel s'est développé ce chantier-là, mais je tenais tout de

même à repréciser ces quelques éléments. Il y a deux réunions, là aussi, qui sont dédiées au chantier, à l'organisation, et je pense qu'on aura l'occasion d'y revenir. Je voulais quand même repréciser ces quelques éléments.

Monsieur DUBOUT

Si j'ai bien compris, vous allez recevoir Monsieur DUVERDIER. C'est ce que vous aviez dit ?

Monsieur BAVUZ

Oui.

Monsieur DUBOUT

Donc, vous allez recevoir Monsieur DUVERDIER. Cela, c'est une première réponse. La deuxième réponse : il y aura, en fonction du débat qui est là, nous poserons formellement les questions. Nous nous ferons votre interprète pour poser formellement les questions à Elengy qui répondra. Et par ailleurs, à la fois sur les questions que vous posez aujourd'hui et puis lors du débat sur les chantiers proprement dits, dans quelques semaines.

Autre question ? J'espère que cela n'a pas interrompu les idées des personnes, le fait qu'une ou deux personnes soient parties. Ce que je vous propose maintenant, puisqu'on va repasser après dans la deuxième phase de notre débat, de notre réunion, qui (je le regrette) est un peu longue ce soir, mais c'était indispensable. C'est de passer la parole à Madame la représentante de la Commission de Régulation de l'Énergie, qui va vous présenter la problématique de l'énergie, la problématique des chantiers régulés et des chantiers non régulés. Et donc, je vous laisse la parole. Voulez-vous parler debout ? D'accord. Madame DUFOUR, vous avez la parole.

III. Deuxième partie – Le rôle de la CRE dans le marché gazier français

1. Présentation

Madame Florence DUFOUR, Directrice adjointe des infrastructures et des réseaux gaz de la Commission de Régulation de l'Énergie (CRE)

Bonsoir à tous. Tout d'abord, permettez-moi de remercier l'opportunité que me donne la Commission du débat public de vous présenter un petit peu l'ouverture du marché gazier français, ainsi que la régulation. La régulation étant un mot souvent mystérieux pour la plupart d'entre nous. Et donc, je vais essayer de vous donner ces éléments d'information, surtout, aussi, de répondre à vos questions si vous en avez plus tard. Et évidemment, ma présentation, je vais essayer de la tenir dans quinze minutes parce qu'il est tard et qu'il y a d'autres intervenants derrière moi. Néanmoins, elle sera disponible sur le site de la Commission. Et puis, si jamais il y a des questions par écrit, évidemment, je me ferai un plaisir d'y répondre.

Tout d'abord, je vous propose de commencer très rapidement par quelques caractéristiques sur l'ouverture du marché gazier en France. C'est un marché qui est ouvert à tous depuis le 1^{er} juillet 2007. Cela veut dire qu'on peut changer de fournisseur de gaz, aujourd'hui, en France, que l'on soit grand industriel ou client domestique. Cela sous-entend, évidemment, qu'il y a besoin d'un accès dit régulé aux grandes infrastructures, de façon à ce qu'elles puissent être partagées de la même façon pour tous les fournisseurs. Et puis, cela veut dire aussi qu'il faut des gestionnaires d'infrastructures qui soient indépendants des maisons-mères qui étaient précédemment les groupes historiques qui étaient intégrés. Evidemment, cela sous-entend la création d'un régulateur que je vais vous présenter ce soir.

Finalement, vous allez me dire que très bien, le marché gazier, mais est-ce qu'il est vraiment ouvert ? Moi, je considère qu'aujourd'hui, le marché gazier, cela marche. On a 51 % de la consommation française de gaz qui se font en dehors des tarifs réglementés de vente. Principalement, évidemment, les grands industriels. Il n'y en a plus que 6 % qui consomment du gaz au tarif réglementé de vente. Donc, cela veut dire que pour eux, cela a été des économies sur leur facture gazière. Cela leur a permis d'avoir une meilleure compétitivité, et aussi de garantir des emplois en France.

Pour les petits professionnels, on est à peu près à la moitié. Donc, la moitié qui est en offre de marché, la moitié qui est encore au tarif réglementé de vente. Evidemment, pour les domestiques, c'est un peu plus long. Pour l'instant, seuls 11 % d'entre nous ont exercé ce que l'on appelle « l'éligibilité » et ont changé de fournisseur.

Cette diapositive est un petit peu complexe mais je pense qu'on ne peut pas comprendre ce que veut dire l'ouverture du marché sans savoir un petit peu, finalement, ce qui se passe du début à la fin de la chaîne gazière. Tout d'abord, au début, il y a une production. Cette production, elle est en concurrence. Donc, la concurrence s'effectue à ce niveau-là et chacun, les sociétés peuvent développer des champs. Ensuite, la liquéfaction est elle aussi quelque chose qui est très lié à l'amont. Et puis, il y a un univers régulé. L'univers régulé, cela commence par le transport du gaz sur de très longues distances pour approvisionner du pays producteur au pays consommateur. C'est, je dirais, le transport, c'est l'équivalent des autoroutes pour les grandes infrastructures routières.

Ensuite, le gaz a au moins cette caractéristique, c'est que soit (vous avez pu le voir) on peut le mettre sous forme liquide, et donc là on arrive sur les terminaux méthaniers. Et les terminaux méthaniers, ceux qui existaient avant l'ouverture du marché, ils sont dans le domaine régulé. Je vais vous en parler un petit peu plus tard.

Le gaz peut se stocker. Et là, on a un stockage qui est sur un accès dit « négocié ». C'est-à-dire que le stockage est accessible à tous les fournisseurs, mais l'opérateur fixe lui-même ses tarifs de stockage. Et puis, ensuite, je dirais que je vais continuer le parallélisme avec les routes. Et on arrive sur les départementales, les petites routes, voire les villes, les voies, les rues dans les communes. Et cela, c'est le réseau de distribution qui vous amène le gaz à votre porte. Et celui-ci, le réseau d'acheminement, il est là encore régulé, ce qui veut dire que l'on fixe le tarif d'accès de principalement GRDF qui distribue 95 % du gaz sur le territoire français.

Par contre, si on passe au-dessus, on tombe de nouveau sur la vente du gaz naturel et cela, là, on est dans un domaine concurrentiel. Donc, les fournisseurs font les offres et à eux d'être les meilleurs pour vous convaincre de changer de fournisseur.

Là-dedans, qui est la CRE ? La CRE, c'est une autorité administrative indépendante. Comme la Commission nationale du débat public. Elle a été créée en 2000 mais pour le gaz, elle a eu sa compétence en 2003. Donc, finalement, quelque chose d'assez récent. Elle comprend un collège de neuf commissaires. Et puis, elle comprend des services qui instruisent les dossiers. Donc, là encore, on est indépendants et on est une sorte de « garant », dirons-nous, du bon fonctionnement du marché.

La mission de la CRE, je pense que cela vaut le coup que je lise la phrase parce qu'en fait, tout tient dans cette petite phrase : « La CRE concourt, au bénéfice des consommateurs finals, au bon fonctionnement des marchés de l'électricité et du gaz naturel. Elle veille, en particulier, à ce que les conditions d'accès aux réseaux de transport et de distribution d'électricité et de gaz naturel n'entravent pas le développement de la concurrence. »

Donc, voilà. Notre métier, il est assez spécifique et il est très peu connu, c'est vrai, du grand public. Une de nos principales tâches, c'est bien d'élaborer les tarifs d'accès aux infrastructures dites « régulées ». Comme le soulignait Thierry TROUVE tout à l'heure, cela sera le cas de Fos Tonkin.

Je pense qu'on ne peut pas parler de l'ouverture du marché gazier, ou bien du développement de nouvelles infrastructures, sans passer très rapidement à quelques instants sur des grands éléments de contexte. Alors, évidemment, il va y avoir une réunion le 16 septembre mais peut-être que tous ne serez pas présents à cette réunion. Et donc, je vais expliquer ce qui se passe pour nous en Europe.

Il se passe que notre consommation gazière, qui est la courbe bleue, ne cesse d'augmenter parce qu'entre autres, il y a de plus en plus d'usages et entre autres de productions d'électricité à partir de gaz. En parallèle, en dessous, on voit les petites barres et malheureusement les petites barres, c'est la production. Elles, elles ont tendance à s'abaisser parce que les champs qui étaient en Europe s'épuisent. Donc, on a besoin d'avoir recours à des sources de gaz qui sont plus lointaines et aussi, il faut diversifier nos approvisionnements, parce que sinon, c'est vrai qu'aujourd'hui, on a quand même un fournisseur prépondérant.

Tout ceci, concourir avec cette sécurité d'approvisionnement avec des ressources qui sont en déclin, cela veut dire importer du gaz naturel d'autres façons, d'une autre façon que ce qu'on faisait avant. Or, les champs, ils sont de plus en plus loin. La façon la plus pratique de faire venir du gaz de façon très lointaine, c'est de le liquéfier et de le faire transporter par des navires. Et donc, cela veut dire le regazéifier. Ce que l'on vit ce soir avec la présentation des deux débats en France, ce n'est pas un épiphénomène. Il y a à peu près la même tendance en Europe, où chaque pays essaie aussi de se diversifier, essaie de garantir sa sécurité d'approvisionnement, et donc développe des projets de terminaux méthaniers. Certains ont déjà vu le jour et d'autres, peut-être, ne seront pas développés.

Finalement, la France, où en est-on dans nos approvisionnements ? Parce que finalement, quand on allume notre chauffage ou quand on a une cuisinière à gaz, on espère bien qu'il va y avoir l'énergie derrière. Aujourd'hui, on importe 98 % de notre consommation. Donc, il nous faut des infrastructures pour garantir notre sécurité d'approvisionnement, vu qu'on n'a pas de production localement. Et le GNL concourt à peu près à 30 % à cette sécurité d'approvisionnement.

Donc, vous le comprenez bien que le développement de ces infrastructures, il a deux vocations. Un : permettre à des nouveaux fournisseurs d'amener leur gaz, de rentrer en concurrence, de vous offrir peut-être de meilleures conditions commerciales ou des conditions commerciales différentes. Et puis aussi, de renforcer la sécurité d'approvisionnement de tous.

Par rapport au transport de gaz, où aujourd'hui la CRE a un pouvoir d'approbation des investissements sur les réseaux de transport de gaz, nous ne l'avons pas pour les terminaux méthaniers. Donc, ce qui veut dire que les décisions, comme cela vous a déjà été présenté ce soir, reposent sur les décisions d'investissement de groupes privés.

Régime exempté ou régime régulé ? Ouh, la la... Là, cela se corse, on va y passer la soirée. Non, rassurez-vous, je vais essayer d'être très, très courte et très, très succincte sur ce problème. Donc, en fait, « régulé », cela veut dire qu'on avait une infrastructure qui existait. Précédemment, il n'y avait que Gaz de France qui l'utilisait. Et puis, il y a eu d'autres fournisseurs qui ont voulu l'utiliser. C'est là où le Régulateur fixe le tarif et il fixe les règles d'accès pour partager l'infrastructure de façon transparente et non discriminante entre les fournisseurs. Néanmoins, notre rôle, c'est aussi de donner un cadre aux investisseurs, à l'opérateur, pour qu'ils puissent développer ces infrastructures. Et donc, dans notre dernier tarif, nous avons essayé de mettre en place un cadre qui favorise aussi l'incitation à l'investissement de façon à pouvoir donner des conditions à Elengy de prendre des décisions d'investissement dans de bonnes conditions. Mais néanmoins, le projet Fos Tonkin sera la décision d'Elengy.

Le régime exempté, il se trouve que la Commission européenne a fait le constat il y a quelques années que, s'il n'y avait pas un régime dérogatoire, il n'y avait pas de développement d'infrastructures qui se fasse dans le régime régulé. Et donc, là, cela posait un problème. Donc, il y a eu ce régime dérogatoire, afin de répondre à une demande des investisseurs. Et ce régime dérogatoire, il s'applique au cas par cas, après une analyse très précise. Et il faut remplir des critères pour obtenir cette dérogation. Evidemment, il y a des jalons. C'est un processus qui est long, qui est encadré. Tout d'abord, il y a le porteur de projet qui va déposer sa demande auprès du Ministre. Le Ministre va demander l'avis technique de la CRE, qui va rendre un avis. Est-ce favorable, défavorable, y a-t-il des conditions ? Et ensuite, ce dossier-là, il est porté à la connaissance de la Commission européenne qui, elle aussi, a un droit de véto.

Donc, on est bien dans un processus qui est encadré et ce n'est pas seule la décision d'un porteur de projet que de dire : « mon terminal ne fonctionnera que pour un petit nombre de fournisseurs qui vont souscrire dans mon terminal ».

Les projets de terminaux méthaniers, en France, ont été très vaguement évoqués. Si je peux me permettre quelques secondes, les nouveaux projets de terminaux méthaniers, on a cité Dunkerque, on a cité Antifer. Donc, ces deux projets ont fait l'objet de débats publics précédents. Les porteurs de projet ont décidé de continuer. Dunkerque a d'ailleurs obtenu une exemption. Donc, si Dunkerque décide d'investir, son cadre sera donc un régime dérogatoire. Et dans ce contexte-là, la CRE est favorable au bon développement de ces infrastructures, que ce soit dans le régime régulé ou exempté. Nous, notre rôle est aussi de veiller à ce que tout ceci se fasse de façon transparente et sans aucune difficulté pour le transport auquel ces infrastructures sont rattachées.

J'espère ne pas avoir été trop longue. Je vous conseille de consulter le site de la CRE si vous avez de plus amples questions, ou bien, éventuellement, sur l'ouverture du marché, le site énergies info qui vous donne entre autres un comparateur des offres des fournisseurs actifs sur le marché gazier domestique. Monsieur le Président, je suis désolée d'avoir débordé.

2. Echanges avec la salle

Monsieur DUBOUT

Non, vous n'avez pas débordé, vous étiez très bien, merci. Je vous propose, même si le sujet est un peu technique, et avant de passer à la troisième partie qui concerne le projet Fos Faster, si vous le souhaitez, de prendre la parole et de poser quelques questions sur le marché de l'électricité et du gaz, d'abord. Du gaz, bien entendu ! Pardon. Y a-t-il des questions dans la salle ? Je vois quelqu'un qui a baillé (*rires*). Monsieur ?

Monsieur GREGOIRE

Vous avez dit que vous étiez un institut de régulation. Cet après-midi, en écoutant la télé (parce que je fais toujours attention à ce que dit la télé) j'ai entendu un certain nombre de renseignements. ERDF vend l'électricité 31 centimes aux particuliers et 40 centimes à ses concurrents. Est-ce que c'est normal, dans la concurrence ? Comment vous intervenez ? Parce que ce n'est pas très régulier.

Madame DUFOUR

Je vous remercie de votre question. Malheureusement, je suis la Directrice adjointe des infrastructures et réseaux de gaz, donc, mes compétences quant au prix de l'électricité s'arrêtent là et je ne pourrai que vous répéter ce qui est dit dans la presse, donc, ce qui serait un petit peu dommage. Par contre, je me ferai l'écho vis-à-vis des personnes chez nous qui peuvent apporter une réponse et je m'engage, si c'est possible, à vous apporter une réponse.

Monsieur DUBOUT

Il ne s'agit pas d'une question sur le gaz. Sur l'électricité. On essaiera de voir comment on peut répondre.

Monsieur GREGOIRE

Comme on fait de l'électricité avec du gaz...

Madame DUFOUR

Oui, en fait, on fait de l'électricité à partir de gaz avec les centrales mais le prix de l'électricité est un autre sujet.

Monsieur DUBOUT

Merci. Y a-t-il d'autres questions ? Non. Merci, Madame DUFOUR, merci de la précision et de l'apport que vous avez fait au départ. On sera amenés peut-être à vous réinterroger en fonction des questions qui arriveront au fur et à mesure du débat et je vous propose, maintenant, de changer, de

changer la Commission, de passer à la Commission Fos Faster. Les membres de la Commission vont arriver, et nous allons demander à Monsieur CRACOWSKI et Monsieur ROMEO de monter. On change le kakemono.

IV. Troisième partie – Présentation du projet Fos Faster

1. Présentation

Monsieur DUBOUT

Veillez enlever le pupitre, s'il vous plaît. Je laisse maintenant la parole à Monsieur CRACOWSKI, qui va vous présenter le projet Fos Faster.

Monsieur Philippe CRACOWSKI, Président de Fos Faster SAS et chef de projet

Bonsoir. Je vais vous faire partager le projet et tout au moins, ce soir, déjà, une première approche du projet Fos Faster. Voilà. Donc, les cinq points que je souhaiterais aborder avec vous ce soir. Donc, la présentation du maître d'ouvrage, qui est Fos Faster. Le contexte stratégique, on en a vu déjà pas mal avec la CRE, donc, juste quelques rappels. Les caractéristiques du projet, pour vous l'expliquer. Son intégration dans le territoire. Et finalement, les attentes que nous avons par rapport à ce débat public.

Fos Faster LNG Terminal, c'est donc une société qui est composée de deux actionnaires : Vopak et Shell. Vopak, 90 % et Shell, 10 %. C'est l'association, la complémentarité de deux industriels. Vopak, qui est une société spécialiste dans les stockages en terminaux portuaires de produits pétroliers, gaziers, chimiques, et Shell qui est une société gazière, qui est le premier producteur de gaz naturel liquéfié, donc, spécialisé à la fois dans les terminaux de liquéfaction et dans les terminaux d'importation. Donc, c'est cette association.

Je continue. Concernant Vopak, Vopak est une société qui a quatre siècles. C'est une société néerlandaise qui est à 50 % en capitaux d'une famille. C'est le leader dans le stockage portuaire. Comme je le disais tout à l'heure, vous voyez son implantation : 80 terminaux dans 31 pays.

Concernant Shell, je vais laisser la parole au Président de Shell France qui va nous indiquer la vision de Shell concernant ce projet.

Monsieur Patrick ROMEO, Président de Shell France

Merci, Philippe. Bonsoir Mesdames, bonsoir Messieurs. Shell est à la fois un investisseur et un client potentiel de ce projet. J'insiste sur le mot « potentiel » parce que nous n'avons pris aucune décision d'investissement à ce jour mais nous avons cependant investi beaucoup de temps et d'efforts pour amener le projet à un stade où nous avons jugé qu'il était suffisamment mûr pour faire l'objet d'un débat public.

La décision d'investissement sera prise à l'issue de ce débat, lorsque nous serons en mesure d'apprécier les éléments qui devraient nous conduire à poursuivre, modifier ou abandonner le projet. Et il sera aussi sujet au succès commercial du terminal. Parce qu'avant de construire le terminal, nous devons nous assurer qu'il aura les clients nécessaires pour utiliser la capacité sur les vingt années qui viennent.

Nous sommes à la fois, Shell, investisseur potentiel et client potentiel du terminal. Je vais donc très brièvement pourquoi nous sommes stratégiquement intéressés par ce projet : essentiellement pour trois raisons.

La première raison, c'est que le gaz naturel est un produit d'avenir. Je vais développer un peu plus mon propos plus tard. Deuxièmement, le gaz est au cœur de la stratégie mondiale du groupe Shell. Et ce projet permet de mettre en œuvre cette stratégie gaz de Shell en France. Troisièmement, parce que nous sommes très attachés à une réunion où nous sommes présents depuis 1929 et nous sommes très attachés à la création des nouveaux emplois que le projet pourrait générer.

Quand je vous ai dit que le gaz naturel était un produit d'avenir, cela peut sembler étonnant mais en fait, les besoins énergétiques mondiaux vont quasiment doubler d'ici 2050. Et le gaz jouera un rôle primordial pour assurer la sécurité énergétique. Il nous faut trouver les molécules, les hydrocarbures, les énergies qui permettront de satisfaire un doublement de la demande. Donc, nous voyons vraiment le gaz comme un élément primordial pour résoudre ce problème. Et nous pensons que le gaz est la meilleure énergie de transition entre le monde d'aujourd'hui, dominé par les énergies fossiles, et le monde de demain, multi-énergies, qui fera la part belle aux énergies renouvelables. Il faut savoir qu'il faut à peu près trente ans pour qu'une énergie renouvelable nouvelle acquière le statut et les volumes d'énergie que constituent aujourd'hui des chaînes telles que pétrole, gaz, charbon etc. Pendant ces trente ans, nous avons besoin d'une énergie de transition et le gaz, pour nous, répond largement à cette attente.

Le gaz est très attractif. Il est abondant et disponible. Alors, sa disponibilité et son abondance décroissent en Europe mais si vous regardez le monde dans son ensemble, nous disposons de 250 années de réserves, d'après l'Agence internationale de l'Énergie, au rythme de consommation actuel. Les découvertes et les mises en exploitation de champs de gaz sont nombreuses.

Deuxièmement, c'est une énergie qui est très compétitive. En tant qu'énergie, le gaz est très compétitif, ou en tant que matière première. Pour vous donner une idée, il est beaucoup plus rapide de construire une centrale électrique au gaz que de construire une centrale nucléaire, par exemple. Donc, pour tous les pays qui ont besoin de production d'électricité rapide, le gaz est une réponse à cette attente, encore une fois.

Et enfin, le gaz est une énergie fossile, mais il est acceptable d'un point de vue environnemental. Il n'est pas parfait mais il réduit les émissions de gaz carbonique de moitié par rapport au charbon et du tiers par rapport au pétrole. Donc, lorsque vous voulez fournir plus d'énergie et réduire les émissions de gaz carbonique, le gaz est encore une fois une très bonne solution.

Il n'est pas étonnant que le gaz soit au cœur de la stratégie de Shell, qui est la première société européenne et un producteur et fournisseur d'énergie majeur dans le monde. Nous sommes déjà le troisième producteur mondial de gaz. Nous sommes le leader dans le marché du gaz naturel liquéfié, tant dans la liquéfaction que dans la regazéification, comme dans ce projet Fos Faster. Nous opérons la première flotte mondiale de bateaux méthaniers, et nous sommes très présents dans le négoce

international du gaz, avec une base de clientèle très importante en Europe. Donc, il est assez naturel que Shell cherche à développer ses activités gazières dans le monde. Je suis très heureux que la France figure parmi les projets potentiels du groupe Shell.

Je vous ai dit que nous étions très attachés à la région. Nous sommes présents depuis 1929. Nos activités industrielles et commerciales ont évolué depuis 1929 au gré des stratégies du groupe Shell. Nous avons réduit récemment notre implantation industrielle, suite à la vente de la raffinerie de Berre et du complexe pétrochimique de Berre. Mais ce que nous souhaitons, c'est ré-établir une base industrielle dans la région et nous considérons que ce projet est une excellente opportunité. Nous sommes encore très présents dans la région. Nous avons une usine de bitume à Châteaurenard, dans les Bouches-du-Rhône. Nous sommes présents sur l'aéroport de Marseille Provence et très présents dans la commercialisation et le développement de lubrifiants, y compris pour la marine. Donc, Shell, en fait, est ici depuis longtemps et souhaite en fait se redéployer, se redévelopper dans la région.

Pourquoi sommes-nous intéressés dans le projet Fos Faster ? D'abord, parce que lorsque nous avons fait une étude sur les lieux d'implantation possibles en Europe d'un terminal gazier, Fos est sorti comme le candidat idéal pour un tel projet. Pourquoi est-ce qu'il est ressorti ? D'abord parce que le Grand Port Maritime de Marseille est le troisième port énergétique mondial, et offre les infrastructures nécessaires au développement du projet à court, moyen et long termes. Et parce que la région PACA offre des débouchés et est aussi une porte d'entrée, je dirais, sur la France et sur l'Europe. Elle permet l'optimisation des flux Nord-Sud.

Donc, s'il aboutit, ce projet sera créateur d'emplois à Fos. On l'a déjà dit. Mais il sera aussi créateur d'emplois à Shell France et chez Vopak. S'il aboutit, nous, Shell France, développerons une activité d'approvisionnement et de commercialisation de gaz, ce qui devrait nous conduire à embaucher à peu près 50 personnes à rajouter, bien sûr, aux effectifs déjà mentionnés par rapport aux effectifs locaux.

Donc, Shell et Vopak sont potentiellement actionnaires de ce projet. Nous le soutenons. Nous sommes très motivés à le voir aboutir. Nous espérons que la qualité du dossier et la qualité des réponses que nous apporterons aux questions nous permettront de progresser ensemble.

Je vous remercie de votre attention. J'espère que le débat sera productif. Je repasse la parole à Philippe CRACOWSKI. Merci.

Monsieur CRACOWSKI

Merci, Patrick. On va poursuivre. Est-ce que le problème technique est résolu ? En attendant, quelque chose qui peut s'expliquer sans visuel, peut-être. Juste pour rappeler les deux modes de transport possibles de gaz naturel. Elengy l'a déjà expliqué, mais juste pour compléter, donc, il y a deux possibilités : soit par tuyau, gazoduc terrestre ou maritime, ou bien en le liquéfiant et par bateau. Donc, ce sont les deux solutions possibles.

Monsieur DUBOUT

C'est résolu.

Monsieur CRACOWSKI

Merci. Donc, la chaîne qui est montrée ici, l'avantage du terminal méthanier et du choix de transport par bateau, c'est qu'en fait on peut avoir un port d'origine différent, ce qui permet de pouvoir diversifier les sources d'approvisionnement. Alors que dans un gazoduc, c'est évident que l'on part d'un pays, la Russie par exemple, et ensuite on arrive à Strasbourg, et donc bien sûr le *pipe* est immuable et donc, la connexion entre les pays est toujours la même et cela vient de Russie. Donc, d'où l'intérêt.

Au niveau du contexte stratégique, je viens d'expliquer l'intérêt du transport par bateau, plutôt que par gazoduc pour permettre de diversifier les sources. Cela permettra de rééquilibrer aussi les zones Nord et Sud en France, puisque historiquement, l'ensemble du gaz, à part Fos Tonkin, arrive par la frontière Nord-est de la France. Et à part Fos Tonkin, une fois de plus, il n'y avait rien qui arrivait par le Sud. Maintenant, on a Cavaou qui arrive mais malgré tout, le Sud est encore déficitaire. Cela, c'est le premier des points importants. Le deuxième, qui est spécifique à Fos Faster, c'est de proposer un terminal qui est multi-clients. Je rappelle que Fos Faster est une société d'infrastructure, donc, qui propose des services à des clients, expéditeurs, qui souhaitent utiliser ce terminal comme porte d'entrée pour ensuite distribuer leur gaz. Donc, là, à ce titre, cette société ne sera jamais propriétaire de la molécule, mais propose des services et développer l'infrastructure et opère l'infrastructure.

Au niveau des ressources gazières, pourquoi la Méditerranée est-elle stratégique selon nous ? Tout simplement parce qu'on constate sur la carte qu'il y a plus de 45 % des ressources gazières souterraines qui sont à proximité quasiment immédiate autour de la Méditerranée. Si je pars du Qatar, pour revenir – on va dire jusqu'à l'Algérie, on a ces plus de 45 % des ressources. Donc, là, il est clair de l'intérêt de la Méditerranée.

Au niveau de Fos, au sein de la Méditerranée, là, c'est aussi des partis qui ont été pris. Il y a des arguments que le GPMM, ici présent, bien sûr, connaît très bien. C'est clairement un port en eaux profondes, ce qui est un avantage. Les marées sont peu « impactantes » en Méditerranée, ce qui est aussi quelque chose qui est très sensible. On a, en termes d'évacuation de gaz, la société GRTgaz qui est le transporteur dans cette partie de la France, qui a déjà construit l'investissement pour pouvoir évacuer le gaz du port de Fos. Donc, cela aussi, c'est un élément majeur puisqu'on est directement reliés au réseau de gaz. Il nous restera simplement à construire la connexion entre notre terminal et le réseau principal, environ 10 à 12 kilomètres selon les choix qui seront retenus de tracé dans l'enceinte du port. Et on s'inscrit aussi dans la stratégie de développement du port pour le renforcement de son pôle énergétique en sa qualité de troisième port énergétique mondial.

Le projet en lui-même : situé dans le triangle (c'est le point rouge) entre l'entrée de la darse 1 et de la darse 2, pour vous présenter le projet, on a fait un petit clip vidéo parce que souvent, des images valent mieux que des discours. Je parlerai quand même pendant mais j'essaierai de ne pas parler trop. C'est un clip de trois minutes. Alors, l'ensemble a été représenté en trois dimensions. Les proportions sont respectées les unes par rapport aux autres. On zoome : on arrive effectivement au bout de la presqu'île de Caban Sud, ce que je viens de vous expliquer juste avant. Voilà. Donc, là, on a fait figurer le projet avec deux réservoirs de 180 000 mètres cubes avec une capacité de regazéification maximum de 8 milliards de mètres cubes par an. On a un accostage de bateaux. L'accostage, par contre, c'est pour tous les types de navires possibles existant au monde, jusqu'aux plus gros. L'image que vous voyez, justement, c'est l'image d'un Qatar-max (Q-max), qui est ce

qu'il y a de plus gros en ce moment, qui est un bateau qui fait 345 mètres de long et qui transporte 267 000 mètres cubes de gaz naturel liquéfié.

Donc, vous voyez le projet, les éoliennes sont bien connues, est situé au sud des éoliennes. Le premier bac est situé à plus de 300 mètres des éoliennes, au niveau des dimensions. On est au sud du terminal minéralier, juste à côté, on va dire à l'est d'Electrabel. L'extension maximum qu'il serait techniquement possible de réaliser sur ce site est 16 milliards de mètres cubes, en doublant l'ensemble des équipements principaux et notamment les réservoirs et les appontements de bateaux avec un deuxième appontement possible.

Là, on a une plateforme remblayée de 19 hectares dans cette phase ultime. On est à 13 hectares dans la première phase. Dans la suite du clip, on va voir le parcours rapidement du gaz naturel liquéfié au sein du processus. On sort du bateau par un bras de déchargement. A ce moment-là, le gaz liquide court dans ces tuyauteries pour pouvoir ensuite être stocké à l'intérieur des réservoirs. Puis, à la demande commerciale des clients, il est retiré des réservoirs, envoyé vers des regazéificateurs qu'on voit sur la droite en gris clair et en blanc. Et ensuite, envoyé dans le réseau de GRTgaz. En ensuite, on va rattraper le réseau national qui va jusqu'à Saint-Martin de Crau.

On a vu au passage un endiguement de protection de bateaux. Et donc, là, on a un zoom sur quelques éléments du terminal projeté. Voilà. Donc, là, on voit sur la gauche une digue qui permet de protéger les méthaniers du passage des bateaux qui arrivent en darse 2.

Un investissement prévu, comme nous l'avons dit au début, de l'ordre de 800 millions d'euros dans sa phase initiale, si le projet se réalisait, bien sûr.

En synthèse de ce qu'on vient de voir, le projet est constitué sur une plateforme remblayée, à l'extrémité Sud de Caban, dans le triangle séparant l'entrée des deux darses 1 et 2. Une capacité nominale de regazéification de 8 milliards de mètres cubes dans sa phase initiale, techniquement extensible au double en cas de besoin de marché. Une à deux jetées. Les réservoirs font chacun 180 000 mètres cubes. Et l'investissement estimé à 800 millions d'euros en phase initiale dans le cadre d'un projet qui reste à décider.

En termes d'agenda et de planning du projet, on est aujourd'hui, en 2010, dans le débat public. Début 2011, comme l'a expliqué le Président tout à l'heure, on aura reçu la synthèse et on aura à ce moment-là trois mois pour prendre notre décision de maître d'ouvrage sur l'éventuelle poursuite du projet. Ce sera donc début 2011. Ensuite, à ce moment-là, on est sur le processus administratif, si on venait à décider de poursuivre le projet, avec l'enquête publique, allant jusqu'à une décision finale d'investissement au printemps 2013. Suivraient ensuite trois ans et demi à quatre ans de chantier, pour une ouverture estimée à fin 2016.

Au niveau des enjeux et des impacts, ce qu'on a identifié, dans le territoire, comme éléments clé d'impact ou de sensibilité des populations, c'est la sécurité des habitants, la qualité de vie, la santé et la préservation de l'environnement. Il y a deux types d'impacts, on va dire, on les « phase » dans le temps. Il y a des impacts pendant le chantier. On va voir tout à l'heure les impacts pendant l'exploitation. Pendant le chantier, on est en train d'en parler, sur ces trois ans et demi à quatre ans de chantier, en termes économiques. En termes d'emploi, entre 400 et 600 personnes par jour sur le chantier, terminant avec des pics pouvant aller jusqu'à 1 000 personnes par jour. L'impact sur les trafics. Alors, on pense au trafic routier, mais il y a aussi les trafics généraux, globaux. Et l'aspect dragage et remblaiement, puisqu'on parle d'une plateforme remblayée, pendant les travaux.

Deuxième type d'impacts sur lesquels on a travaillé, ce qu'on propose de discuter lors des débats publics et des prochaines réunions, la phase d'exploitation. Donc, sur les activités humaines, on va dire l'aspect conchylicole, l'activité conchylicole, pêche, mais aussi les activités nautiques de loisirs. L'emploi, on vient de le voir juste avant, avec les problèmes que cela peut poser parce que 500 personnes par jour, c'est un petit village, donc il y a quand même pas mal de conséquences et de mesures à prendre. La qualité de l'air, la qualité de l'eau. Donc, l'impact des rejets avec les composés chlorés qu'a expliqués Elengy tout à l'heure. Et sur le paysage.

Nos attentes par rapport à ce débat public, c'est clairement que toutes les expressions puissent se réaliser sereinement. On est preneurs, on va dire, des réactions et de ce que pense la population fosséenne, et on va dire des communes du tour du projet. Bien sûr, expliquer notre projet pour être certains qu'il ait été bien compris, pour pouvoir en débattre sereinement. Tous ces débats, bien sûr, le but, c'est de pouvoir enrichir notre réflexion. On est preneurs de certains points d'amélioration et on est une fois de plus tout à fait ouverts à regarder s'il y a des améliorations possibles, suite au débat. On est tout à fait ouverts sur cela. L'ensemble visant, bien sûr, à nous éclairer, à savoir si cette décision d'investissement sera prise ou ne sera pas prise à l'issue de ce débat. Voilà. Merci. Je crois, j'espère que j'ai tenu à peu près le délai.

Monsieur DUBOUT

Parfaitement dans le temps, merci. Ce qui n'a pas été le cas de tout le monde, puisque nous avons *grosso modo* vingt minutes de retard sur le temps que nous nous étions impartis. Alors, un point malgré tout. Je voudrais qu'il n'y ait pas de doute parce qu'il pourrait y avoir une ambiguïté. Le débat public de Fos Faster porte sur la totalité de la phase 1 et de la phase 2. Vous déciderez après de ce qui se fait. C'est-à-dire que dans la présentation que vous avez faite, il pourrait y avoir un doute puisque vous dites 800 millions d'euros en phase 1, 13 hectares. Mais le débat, tel qu'il a été porté à la connaissance, porte sur les 19 hectares. La décision venant après.

Monsieur CRACOWSKI

En fait, 8 milliards de mètres cubes, c'est le projet de démarrage et après, si le marché le justifie ou le nécessite techniquement, on pourra aller jusqu'à 16 millions de mètres cubes qui correspondent cette fois à un investissement final d'1,2 milliard d'euros environ. Donc, on porte au débat public jusqu'à une possibilité technique maximum de 16, même si on commence par 8 et peut-être que les 16 n'arriveront jamais. Mais on souhaite porter la totalité, effectivement.

Monsieur DUBOUT

D'accord. Je vous propose d'ouvrir le débat avec la salle. Monsieur ? Une question ?

2. Questions de la salle

Monsieur Bernard MOREL, Conseiller régional

Il y a une ambiguïté dans votre présentation. J'écoutais avec beaucoup d'attention. On a l'impression que votre décision d'investissement, c'est un peu la question à mon avis qu'a posée le Président, dépend du débat public. Je pense que le débat public sert d'abord à éclairer le Préfet pour la décision qu'il va prendre.

Monsieur DUBOUT

Non, non.

Monsieur MOREL

Attendez, je termine ma question. Et en particulier, j'aimerais vous poser une simple question, c'est de savoir quelles seraient les conclusions du débat public qui vous amèneraient à ne pas investir.

Monsieur DUBOUT

Sur cela, je laisserai la parole à Monsieur CRACOWSI mais je voulais simplement préciser que le débat public n'est pas fait pour permettre au Préfet de prendre sa décision, mais pour que le maître d'ouvrage nous dise s'il y va ou s'il n'y va pas. Ensuite, la procédure poursuit son cours. En ce qui concerne la question qui vous est posée ?

Monsieur ROMEO

C'est plutôt une question pour l'actionnaire. Je vais tenter d'y répondre. C'est tout simple. Si le débat public faisait ressortir d'abord qu'il y avait des problèmes majeurs quant au projet tel qu'il est proposé, problèmes que nous n'aurions pas identifiés lors de la phase de maturation, il est évident que nous évaluerions les conséquences. Evidemment, ce sont des conséquences économiques. Si les aménagements entraînaient le doublement du coût, par exemple, il est possible que le projet ne soit plus rentable et donc qu'il ne soit pas mis en œuvre. Voilà.

Monsieur MOREL

Et si le débat public limitait la construction aux 8 milliards de mètres cubes, est-ce que vous seriez encore partants ?

Monsieur CRACOWSKI

La limitation de la capacité, cela signifie un terminal qui n'a plus d'expansion possible. Donc, c'est forcément un terminal qui est moins productif et qui a moins d'avenir. Donc, parce qu'au bout du compte, n'oublions pas qu'on est une société d'infrastructures et donc, on sera en contrat avec des

clients expéditeurs. Et donc, ces clients expéditeurs qui ont envie d'augmenter leur capacité pour accompagner leur politique de distribution, si on n'est pas capables de l'accompagner, on a un problème et on n'a pas le client. Et s'il n'y a pas le client, au bout du compte, il n'y a pas de projet du tout.

Monsieur DUBOUT

Autre question ? Oui, Monsieur MOUTET. Et Monsieur, après. Allez-y.

Monsieur MOUTET

Merci. Je voudrais revenir un petit peu sur l'implantation en situation géographique de ce terminal qui représente un très grand danger. Il y a huit ans en arrière, lors de l'implantation de GDF au Cavaou, il était interdit de chenaliser un bateau avec un bateau méthanier en train d'être déchargé. A l'époque, cela avait soulevé vraiment un débat là-dessus. Et en l'occurrence, la capitainerie du port, à l'époque, avait sorti un décret que c'était dans le port de Marseille que c'était interdit. Huit ans après, je pose la question véritablement : pourquoi ce décret a-t-il disparu, ou tout au moins pour vous, pour vous laisser la place à la croisée des chenaux même ? C'est le plus grand danger, cette croisée-là. On peut revenir sur les plans qu'il y a eus de posés. Il se trouve face au port pétrolier, avec d'énormes trafics sur le pétrole, à la croisée de la darse 2, bien entendu, un bateau qui arrive en darse 2, une panne de gouvernail, vient frapper automatiquement la situation du quai qui est implanté aujourd'hui face à l'arrivée des chenaux. Donc, moi, je m'interpelle là-dessus, sur le danger que va procurer cette implantation-là.

Hormis l'implantation, je vais dire qu'il se pose un autre problème, c'est qu'aujourd'hui, on parle de la creusée du bout du terminal à conteneurs, jusqu'au canal du Rhône, qui rejoint le Rhône, pour éviter les péniches qui font le tour par la darse 1 et qui passent sur l'implantation où vous devez faire à l'heure actuelle le terminal. Si ce projet ne se fait pas, de la percée du canal, c'est sûr que les péniches seront obligées de faire le tour en plus de votre implantation et ce sera pratiquement impossible parce qu'elles prendront un peu plus la mer que ce qu'elles font aujourd'hui. Donc, je ne vois pas, pour moi, cela met en difficulté énormément déjà cette implantation-là. D'une part, par la croisée des autres navires en train de naviguer et le terminal en train de décharger un bateau. Et d'autre part, par le prolongement du trafic à péniches qui pour l'instant se fait toujours par là. Si les travaux commencent, le percement de la darse 2 ne sera pas fait. Donc, cela pose d'énormes problèmes et que je pose justement au débat public de s'y investir là-dessus énormément. Voilà.

Monsieur DUBOUT

Merci. Je pense qu'il s'agit d'une question qui nécessitera une réponse conjointe à la fois de Fos Faster et probablement du Grand Port maritime. La question sera abordée au cours des débats. Merci en tous les cas de la poser. On va voir si on va pouvoir y répondre dès maintenant, c'est-à-dire par écrit dans les jours à venir, ou si elle sera abordée spécifiquement lorsqu'on parlera de l'implantation dans les semaines à venir. En tous les cas, merci de la question qui est effectivement très pertinente. Monsieur ?

Monsieur HANNECART

Une question technique concernant la regazéification et particulièrement la chloration des eaux, qui est bien nécessaire étant donné le système ingénierique utilisé, aussi bien pour Elengy que pour Fos Faster. Alors, justement, ma question plus précise à ce sujet : Fos Faster, vous proposez l'électrochloration. Elengy propose l'utilisation d' HOCl . Pourriez-vous me faire une analyse comparée de ces deux procédés, d'un point de vue à la fois économique et environnemental ? Je vous remercie.

Monsieur DUBOUT

Vous pouvez donner un premier élément de réponse, même si comme la question est aux deux maîtres d'ouvrage à la fois, il faudra peut-être la poser deux fois et essayer de répondre. Mais, si vous pouvez donner un premier élément.

Monsieur CRACOWSKI

Ce que je vous propose, c'est de toute façon on s'engage à vous répondre de manière écrite complètement à votre question. Je ne vais pas – il y a des choix faits par Elengy, donc, pour lesquels je n'entrerai pas dedans. Par contre, sur le nôtre, effectivement, le choix qui a été réalisé est un choix par électrolyse. Donc, on ne stocke pas de chlore. On a préféré l'électrolyse. Et donc, les composants chlorés qui sont évacués à la sortie de notre terminal, on a déjà fait des études préliminaires pour voir un petit peu la diffusion et donc, on reste entre 50 et 100 mètres à la sortie du terminal, sur le panache de chlore.

C'est clair que sur le besoin, vous le savez comme moi, pour éviter de boucher les tuyaux, on a besoin de pouvoir évacuer l'eau. Donc, c'est finalement le système de l'antifouling pour les marins sur les coques de bateaux, des algues et des coquillages s'accrochent et après, cela peut effectivement bloquer le fonctionnement du terminal. Donc, on s'engage à vous répondre, c'est ce que je peux vous répondre. Je n'ai pas aujourd'hui la réponse comparée des deux. Par contre, on va vous l'amener.

Monsieur DUBOUT

En tous les cas, cette question du chlore est apparue plusieurs fois par des associations qui sont malheureusement parties aussi. Donc, elle nécessitera une réponse précise des deux groupements, non seulement d'ailleurs pour les effets de chacun des rejets, mais aussi pour le cumul des rejets dans le golfe de Fos, puisque c'est une question qui est apparue plusieurs fois. Y a-t-il d'autres questions ? J'ai peur qu'on ait un peu épuisé la salle. Oui ?

Monsieur MOUTET

Je ne veux pas détailler davantage parce que sinon, on en aurait pour deux heures. Je préfère poser mes questions après.

Monsieur DUBOUT

Il ne faut surtout pas – moi, je préfère, compte tenu de votre connaissance du dossier...

Monsieur MOUTET

Non, mais il y en a tellement...

Monsieur DUBOUT

Attendez, il faudrait que vous preniez le micro.

Monsieur MOUTET

Je suis désolé car il y avait d'autres associations qui étaient aussi capables que moi de parler de tous les problèmes. Franchement, si je suis seul à discuter là-dedans, cela me gêne. Donc, je préfère attendre un petit peu, voir venir les autres questions arriver.

Monsieur DUBOUT

On va essayer ensemble de les faire revenir à la négociation.

Monsieur MOUTET

Voilà, j'espère.

Monsieur DUBOUT

Parce qu'elles apportent beaucoup de choses, je les avais rencontrées, elles apportent beaucoup de choses et beaucoup de questions. Oui ? Monsieur REVERCHON.

Monsieur Marc REVERCHON, Président du Conseil de Développement du GPMM

Je dis deux mots sur ce que c'est, le Conseil de Développement, peut-être, parce que tout le monde ne le sait pas. C'est une des instances qui est chargée de ce qu'on appelle la gouvernance du Grand Port maritime. Il y a le Directoire, c'est Jean-Claude TERRIER qui le préside, il y a le Conseil de surveillance, et puis il y a le Conseil de Développement. Le Conseil de Développement est totalement indépendant du Port. C'est un organe consultatif qui rassemble des élus, qui rassemble des entreprises qui travaillent sur le port, qui rassemble des associations qui viennent, qui ont travaillé jusqu'à présent avec nous, qui rassemble des experts et également des représentants des organisations syndicales. Donc, on a une quarantaine de membres et on a commencé à travailler sur ces questions d'énergie, justement, pour essayer de comprendre en amont ce qui justifiait les projets qui nous étaient présentés. Je remercie d'ailleurs Madame BOYER d'avoir fait venir certains de ses

collaborateurs qui nous ont présenté quels étaient les problèmes posés par ces questions d'approvisionnement stratégique.

On avait retenu, d'ailleurs, à cette époque, qu'il y avait trois raisons majeures qui faisaient qu'on assistait à ce développement des terminaux gaziers un peu partout en France et en Europe. La première était l'indépendance énergétique de la France et de l'Europe. Et ce qu'elle ne peut peut-être pas dire, c'est que c'est en particulier vis-à-vis de la Russie, qui utilise volontiers le gaz comme un argument stratégique dans la discussion.

Le deuxième, c'était le développement de l'utilisation du gaz (vous confirmerez ou pas) dans le grand quart sud-est de la France au niveau des utilisations domestiques.

Et le troisième qui est important c'est également rééquilibrer la dépendance énergétique du Sud-est qui, vous le savez, du point de vue de l'électricité, est quand même assez limitée au niveau de ses besoins. Je crois que vous direz si je me trompe ou pas.

La question que je voulais vous poser spécifiquement, c'est : il y a deux projets. Est-ce que, dans votre vision à long terme, vous qui voyez cela avec une échelle nationale et européenne, vous considérez que les deux projets, qui sont certes des projets concurrents, peuvent se faire globalement tous les deux ? C'est-à-dire, y a-t-il la place pour les deux à long terme, simplement du point de vue d'une surproduction, si vous voulez ou d'une suroffre ?

Monsieur DUBOUT

Madame DUFOUR, c'est une question qui s'adresse à vous. Pouvez-vous donner un micro à Madame DUFOUR ? Un suffit.

Madame DUFOUR

Tout à fait, la France dépend de la Russie pour son approvisionnement mais pas seulement de la Russie. C'est à peu près 16 %, le plus grand pays.

Monsieur DUBOUT

On n'entend pas au fond, il faudrait peut-être donner un autre micro.

Madame DUFOUR

Celui-là fonctionne. Donc, je vous disais, la Russie approvisionne à peu près 16 % de la consommation française. La Norvège, 30 %. On a les Pays-Bas et l'Algérie qui sont à peu près tous les deux à égalité avec 19 %. Et puis, ensuite, il y a le Qatar, le Nigéria, l'Egypte et puis d'autres sources diverses, plus court terme. Entre autres, des places de marché qui sont plus libres en Angleterre, en Belgique, en Allemagne où des fournisseurs alternatifs achètent du gaz et l'importent en France.

Aujourd'hui, la plupart du gaz entre en France par le nord de la France. Et ensuite, la zone Sud, celle dans laquelle nous nous situons aujourd'hui, elle a juste deux points d'approvisionnement. Elle a les canalisations qui viennent du Nord vers le Sud et les terminaux de Fos, les deux actuels. Aujourd'hui, tout ce qu'on voit, c'est que la consommation domestique, elle stagne, voire elle va légèrement diminuer parce qu'il y a des effets Grenelle, réductions, économies d'énergie. Donc, dans le tertiaire, *grosso modo*, on va dire qu'on a dans les prévisions de consommation quelque chose d'assez stable. Par contre, l'industrie, sa consommation est en croissance, parce que l'industrie doit consommer plus propre, aussi, brûler plus propre. Et donc, cela veut dire que par exemple les raffineries vont brûler moins de fioul et vont utiliser plus de gaz naturel dans leurs procédés. Donc, cela, c'est évidemment un moteur de croissance pour l'industrie gazière.

Et puis, aussi, les centrales à cycle combiné au gaz. Et là, aujourd'hui, l'Etat, parce que dans l'électricité, les investissements sont planifiés par l'Etat. Cela n'est pas le cas dans le gaz où c'est juste indicatif. Dans le gaz, les investissements reposent sur la décision d'investir de groupes privés. Donc, il y a des prévisions qui sont faites mais elles ne sont pas engageantes comme c'est le cas pour l'électricité. Et dans l'électricité, il a été clairement dit que pour remplacer les tranches charbon du type Martigues, qui elle est au fioul mais il y a d'autres tranches charbon qui sont en France, il va falloir compenser cela par soit des énergies renouvelables (éolien, solaire, mais bon, cela a l'inconvénient que ce sont des productions intermittentes). Et donc, pour remplacer ces sources d'énergie qui ne sont pas tout le temps disponibles sur le réseau électrique, il y a besoin de cette production d'électricité à partir de gaz. Et cela, c'est un des gros vecteurs de la croissance. Donc, cela veut dire qu'il faut amener à ces centrales le gaz dont elles ont besoin pour produire l'électricité.

Donc, cela sous-entend aussi le développement de réalisations d'infrastructures. Maintenant, ce n'est pas à moi de dire s'il faut deux terminaux, 3,5. Non. Notre rôle, il est juste de dire qu'il faut des investissements, visiblement, pour répondre à cette sécurité d'approvisionnement et développer la concurrence. Je dirais entre guillemets « que le meilleur gagne ». C'est-à-dire que nous, notre rôle, il est de mettre les conditions favorables pour que les investissements puissent se faire, tant dans le monde régulé que dans le monde exempté. Et donc, on est favorables aux deux modes de régulation. Et ce sont les porteurs de projet qui prendront leur décision. Donc, on analysera tout aussi bien le dossier de Fos Faster quand il déposera une demande d'exemption que l'on établira un tarif d'infrastructure pour Fos Tonkin prenant en compte les coûts d'investissement réalisés par Elengy.

Voilà, j'espère que j'ai répondu à votre question.

Monsieur DUBOUT

Merci. Ecoutez, je vous propose qu'on passe à la dernière phase de notre débat et je demande à Monsieur RAIMONDI, Monsieur MAHOUCHE et Monsieur – le citoyen accepte-t-il de monter ?

Monsieur MOUTET

Je reste là en tant que citoyen.

Monsieur DUBOUT

Vous ne voulez pas monter ?

Monsieur MOUTET

Non. Je suis mes collègues, quand même, malgré tout.

Monsieur DUBOUT

J'espère qu'avec nous, vous arriverez à les convaincre de revenir à la table. Alors, Monsieur MAHOUCHE, de WWF, est là.

Monsieur HANNECART

Peut-on poser une question, en attendant ?

Monsieur DUBOUT

Oui, si vous voulez.

Monsieur HANNECART

J'aimerais poser une dernière question.

Monsieur DUBOUT

Allez-y, mais prenez un micro pour que ce soit enregistré. Je ne sais pas qui parle.

Monsieur HANNECART

Merci. Alors, une question de base qui s'adresse non seulement à Elengy mais également à Fos Faster. En plus, au Grand Port Maritime de Marseille. On se soucie, bien sûr, de la sécurité interentreprises. C'est normal. C'est tout à fait logique. Mais ma question est la suivante : a-t-on procédé à des études générales approfondies sur l'intégration des fluides sur le site du Grand Port Maritime de Marseille ? Pour votre information, en Europe et notamment au Danemark, à Kalundborg, les industriels travaillent et se cèdent les uns les autres des produits, des fluides, d'un point de vue tout à fait commercial. Ils font ainsi des affaires tout en polluant nettement moins globalement pour le site.

Alors, est-ce que le Grand Port Maritime de Marseille et ces grands producteurs d'énergie ont songé à cela ? Je sais bien qu'il y a eu des tentatives puisqu'Elengy y travaille (ils l'ont dit) avec Air Liquide. Fos Faster parle aussi, dans le dossier du maître d'ouvrage, de travailler avec Combigolfe, je pense. Mais ma question est un peu plus profonde et plus ingénierique, un peu plus

développée, quand même, d'un niveau un rien plus élevé. Est-ce que le Grand Port Maritime de Marseille et, évidemment, de bonnes équipes d'ingénieurs se sont préoccupés de ces intégrations, échanges de fluides, si je puis dire, entre les différents partenaires du site industriel de Fos dans son ensemble, pour ceux qui existent et ceux qui vont venir ? Merci.

Monsieur DUBOUT

Les deux maîtres d'ouvrage peuvent-ils apporter une réponse brève, quitte à ce qu'on reprenne cette question pour avoir une réponse plus approfondie puisque votre question est suffisamment vaste pour qu'on ne puisse pas y répondre en quelques secondes ? Elengy ? Le micro, s'il vous plaît. Il n'y en a plus.

Monsieur BAVUZ

Effectivement, la question est importante. Elle mérite d'être débattue. Donc, vous l'avez bien noté dans notre présentation et dans le dossier du maître d'ouvrage, nous avons historiquement des synergies thermiques et même au-delà, puisqu'on échange des fluides, de l'air comprimé, de l'azote qui est utile pour le *process* avec l'usine d'Air Liquide. La question est légitime et compliquée parce que pour Air Liquide, les deux usines se sont construites en même temps dans les années 72. Donc, les *process* ont été pensés simultanément.

Maintenant, effectivement, pour ce qui est de la situation de Fos Tonkin, on l'a expliqué, nous sommes quand même très isolés dans la zone industrielle puisque nous n'avons quasiment pas de voisin. Nous avons un voisin de l'autre côté de la darse qui est Ascométal, et un autre voisin, le plus proche, qui est ArcelorMittal. Donc, effectivement, ce sont des questions qui peuvent avoir du sens, qui sont aussi compliquées à être étudiées et approfondies du fait que chaque usine doit pouvoir fonctionner indépendamment l'une de l'autre, puisqu'elles n'ont pas parfois les mêmes cycle de vie. Donc, généralement, elles ont besoin chacune d'investir et l'économie globale n'est que sur les frais de fonctionnement.

Donc, cette question doit être étudiée, peut être étudiée. On a déjà commencé à regarder un certain nombre de choses. Et puis, finalement, il y a aussi la possibilité d'utiliser au sein du terminal (je l'ai évoqué rapidement tout à l'heure en réponse à une question) les frigories pour revenir aussi dans des procédés thermiques de l'électricité. Ce sont des solutions qui sont en émergence et qu'on étudiera. En tous cas, cette question est importante et on pourra en débattre lors des prochaines réunions.

Monsieur DUBOUT

Monsieur CRACOWSKI, pour Fos Faster ?

Monsieur CRACOWSKI

Pour Fos Faster, vous évoquiez tout à l'heure notre étude avec notre voisin. Effectivement, sur les fluides, puisque le projet, c'est d'essayer pour optimiser les rejets en mer, et notamment les rejets chlorés, mais aussi l'impact delta température, de pouvoir coupler les rejets d'eau chaude de la centrale à cycle combiné d'Electrabel avec nos rejets d'eau froide, puisqu'on a des processus

inversés. Comme Elengy l'expliquait tout à l'heure, on rejette de l'eau un peu plus froide, à -5 ou -6 degrés, pendant que le voisin rejette à +5 ou +6 degrés. Donc, l'idée, c'était de mélanger les deux avant le rejet pour limiter les impacts. Et de ce fait, en mélangeant les deux, cela permet aussi d'éviter d'ajouter des composés chlorés, puisque le composé chloré de l'un peut servir aux tuyaux de l'autre. Donc là, du coup, il y a vraiment une synergie positive entre les deux industriels pour arriver à faire cela.

Cela, c'est l'aspect impact sur l'eau. Il y a une réunion qui est prévue pour en discuter plus amplement, avec un schéma, même si on est encore aux études préliminaires. On en est au débat. Mais il y a quand même déjà un schéma de fonctionnement qu'on pourrait montrer. Et il y a une réunion qui est prévue pour cela.

Le deuxième aspect, qui est sous-jacent à votre question, c'est l'aspect frigories, qui effectivement est quelque chose qui est très intéressant et qui pourrait probablement être de nature à pouvoir développer d'autres activités. Mais là, je ne sais pas si le Port souhaite s'exprimer ou par écrit ou plus tard, mais voilà. En tous cas, on est tout à fait ouverts à ce type de partenariat possible, bien sûr.

Monsieur DUBOUT

Oui, Monsieur MOUTET.

Monsieur MOUTET

Il y a quand même d'autres moyens de pouvoir, avant de faire des synergies, il y a d'autres moyens pour réchauffer l'eau ou la refroidir par rapport au traitement du gaz. Par exemple, arrêter l'unité pendant une semaine, au lieu d'induire du chlore dedans. On pompe l'eau de mer, on la recrache sans rien du tout. On arrête pendant une semaine. Des plongeurs vont nettoyer les tuyauteries et les pompes et on redémarre une semaine après. Il n'y a aucun coquillage dedans. Donc, il n'y aura pas les concrétions qui s'y mettront, il n'y aura rien d'autre.

Il y a aussi d'autres procédés d'échanger (je l'avais déjà dit à l'époque avec Fos Cavaou) les eaux avec ArcelorMittal. Il y avait le problème de si ArcelorMittal s'arrête. Ils peuvent pomper l'eau de mer, quand même, et la rejeter. Aujourd'hui, il y a Electrabel d'un côté avec Fos Faster, mais il peut y avoir aussi pour Fos Tonkin l'échange avec la nouvelle unité qui s'est faite à l'intérieur d'ArcelorMittal. C'est vrai qu'il faudrait beaucoup plus de longueur de tuyau mais pourquoi pas non plus ? Il y a des échanges qui peuvent se faire encore.

Et surtout, il y a le moyen de ne pas mettre de chlore dedans, de ne pas chlorer l'eau, et de ne pas la rejeter chlorée, c'est de nettoyer les tuyaux comme on nettoie un bateau, tous les ans, sur les concrétions. Donc, cela se fait. J'ai appris que cela se faisait sur des unités à très grand pompage d'eau. Donc, cela peut se faire là aussi.

Monsieur DUBOUT

Merci. Bien, écoutez, je vous propose donc, pour clore notre réunion, Monsieur RAIMONDI la clôturera, et de passer maintenant la parole à Monsieur MAHOUCHE, de WWF, avec toujours les trois questions : le port, le gaz et le débat.

3. Interventions à partir des questions**Monsieur Mohend MAHOUCHE, responsable Méditerranée de WWF**

Merci, Monsieur le Président. L'avantage de passer parmi les derniers, c'est effectivement de ne plus avoir grand-chose à dire car beaucoup a été dit. L'inconvénient, effectivement, c'est d'arriver au moment où tout le monde est fatigué. Alors, je vais essayer de faire très court. D'abord, en remerciant les membres de la Commission de m'avoir demandé de venir intervenir.

Je me suis posé une question, tout de même. Pourquoi est-ce qu'une organisation internationale comme WWF pourrait s'intéresser à un territoire comme celui de Fos ou à des projets comme ceux qui sont prévus d'être développés, Fos Tonkin ou Fos Faster ? Il existe une véritable particularité sur le territoire de Fos, qui est celle qu'on est – Fos appartient à un *hotspot* de biodiversité mondiale. Un *hotspot* de biodiversité mondiale, cela veut dire quoi ? Cela veut dire simplement que sur la terre, nous avons un patrimoine naturel. Et il y a des zones sur la planète qui sont particulièrement riches en termes de patrimoine naturel. Donc, des petits oiseaux, des insectes etc. Dans certaines zones industrielles, on trouve que les petits oiseaux et les insectes sont des quantités négligeables mais en tous cas, c'est le patrimoine naturel de notre planète qui est utilisé, qui a aussi une fonction. Nous avons aussi des milieux naturels, des écosystèmes qui ont aussi une fonction. Il est important de préserver ce patrimoine. La Méditerranée, en particulier, est un *hotspot* et fait partie des vingt *hotspots*, c'est-à-dire des « points chauds » véritablement à préserver, notamment par l'endémisme de ses espèces. C'est-à-dire qu'on trouve en Méditerranée des espèces qu'on ne trouve nulle part ailleurs. L'idée de perdre ce patrimoine est à la fois problématique dans une perspective, justement, de perdre une banque de données d'espèces qui sont aussi utiles aux hommes, de milieux naturels qui sont aussi utiles aux hommes, aux économies des hommes, mais c'est aussi problématique pour une question simplement morale. C'est qu'on peut toujours préférer le vivant au mort. Et cela, c'est un peu la raison pour laquelle cette Méditerranée est d'une biodiversité particulière.

J'en viens ensuite au développement industriel dans une zone où, *a priori*, nous avons une responsabilité collective beaucoup plus importante que je ne vais pas citer d'autres zones en Europe, mais que dans d'autres zones où, manifestement, les milieux naturels ou les écosystèmes ne jouent pas un tel rôle et ne sont pas d'une telle fragilité. Et il est clair qu'il est très difficile d'expliquer à des industriels cette responsabilité plus importante. Il est clair que dans certaines zones en France, on ne portera pas ces enjeux écologiques et environnementaux comme on pourrait les porter autour de la Méditerranée et, évidemment, en Méditerranée française.

Ce point est important parce qu'il explique aussi l'intervention que vous avez vue aujourd'hui, en début de débat, par des associations qui sont parties. Alors, que peut-on attendre d'un débat public ? Dans l'absolu, finalement, c'est une information exhaustive, synthétique et compréhensible sur les projets qui sont soumis au débat public par le porteur de projet. Et là, on peut faire la liste. Un bon débat public, et c'est de la responsabilité des porteurs de projet et des membres de la Commission,

doit amener des éléments, des aspects techniques, puisque finalement, on s'adresse à une population, à des associations qui sont des profanes, qui ne sont pas des spécialistes, qui parfois ne font pas la différence entre l'électrochloration ou l'utilisation de chlore chimique. Donc, à l'évidence, il faut une information exhaustive, synthétique et compréhensible pour ces profanes. Et parmi ces profanes, il y a quand même aussi des spécialistes dans leur domaine. Et là, il est important d'écouter les voix de ces spécialistes. C'est notamment le cas d'un certain nombre d'associations qui œuvrent dans le domaine de la protection de l'environnement, de la gestion de l'espace, du suivi et de la vigilance sur les questions de pollution.

Il est important de les écouter aussi et de tenir compte de leurs avis, de leurs commentaires. Pas simplement en se disant « je tiendrai compte de leurs commentaires ou de leurs avis tant que mon seuil de rentabilité n'est pas touché ». C'est une véritable question, qu'il faut se poser, lorsqu'on porte ce type de projets.

Ensuite, le porteur de projet peut expliquer et le débat s'engage sur l'intérêt stratégique du projet. Est-ce qu'il est cohérent avec une vision ou une stratégie globale énergétique que l'on peut avoir ? Ce débat doit pouvoir y répondre. On a commencé à poser des questions à ce sujet mais il est clair qu'il faut véritablement répondre à cette question. Pour ceux qui suivent un petit peu les enjeux liés au changement climatique, aux gaz à effet de serre etc., le WWF et d'autres associations dans le monde et en France évidemment, au moment de la préparation de Copenhague, disaient « finalement, on a les moyens techniques aujourd'hui et d'ici dix ans, en 2020, d'atteindre 30 % d'utilisation d'énergies renouvelables dans la production énergétique en France et en Europe. C'est possible. Pour tout vous dire, aujourd'hui, des rapports ont été transmis à la Commission européenne et la France, très clairement, annonce qu'assez facilement elle atteindra les 20 %. Cela semblait absolument impossible, ou du moins on entendait un certain nombre de personnes qui disaient « non, finalement, 20 % ce sera tout de même le maximum et encore, on va essayer de faire un petit peu mieux mais ce sera difficile ». Aujourd'hui, on sait qu'on aura 20 % d'énergies renouvelables utilisées ou du moins productives en 2020, ce qui signifie que 30 %, ce sera aussi pour peu qu'il y ait la volonté.

Bien évidemment, pour ce qui est du gaz naturel ou du gaz utilisé comme énergie, on ne considère pas *a priori*, cela reste une énergie fossile. Effectivement, elle est moins émettrice de gaz à effet de serre que le fioul et le pétrole, moins émettrice de gaz à effet de serre que le charbon, mais il n'en reste pas moins qu'il y a des énergies qui sont beaucoup, beaucoup, beaucoup moins émettrices de gaz à effet de serre. On a cette question qu'il faut se poser aussi de cette stratégie générale, de vers quoi on veut mener, finalement, la politique énergétique de la France.

On se pose aussi la question des bénéfices économiques, sociaux, humains et environnementaux. Je ne vous cache pas qu'effectivement, en général, ce que l'on attend d'un débat public, c'est qu'on nous explique quel est l'intérêt économique, environnemental, social et humain. C'est important. Les porteurs de projet, effectivement, sont là et puisqu'ils défendent leur projet, sont particulièrement doués et loquaces sur ces questions. Par contre, sur les coûts économiques, sociaux, humains et environnementaux, et c'est en cela qu'il y a parfois un déséquilibre et qu'il y a une forte attente là-dessus, il y a beaucoup, beaucoup, beaucoup moins de précisions sur ces coûts économiques, sociaux, humains et environnementaux. Et quand je dis « les coûts économiques, sociaux, humains et environnementaux », je parle de tous les coûts. C'est-à-dire que ce sont aussi les coûts infligés par exemple à d'autres secteurs économiques qui pâtissent d'une image ou d'une perte d'exploitation liée, justement, à une image qui est donnée par ces nouveaux projets.

Et puis, il y a enfin quelque chose, à mon avis, dans un débat public, et particulièrement à Fos puisque j'y travaille maintenant (enfin, je travaille avec des associations locales et avec un certain nombre d'intervenants importants), qui est un débat sur la vision et l'avenir de ce territoire. Et pour cela, le minimum, effectivement, c'est d'avoir une participation large et éclairée de la société civile, c'est-à-dire des associations du golfe, d'abord, celles qui sont présentes, les associations locales, la société civile locale, les citoyens qui habitent Fos, qui habitent Port-Saint-Louis, qui habitent les communes environnantes, et puis évidemment la prise en compte des avis et des commentaires.

Alors tout cela, c'est pour dire quoi ? Finalement, un débat public qui se passe bien, c'est au mieux un débat public où il y a des échanges, des avis qui sont échangés etc. Mais un véritable débat public qui potentiellement intègre ou du moins qui peut amener la volonté des gens d'y participer en se disant que finalement, cela sert à quelque chose, c'est *a minima* un débat public qui dit « très bien, les engagements qui sont pris à un moment donné seront respectés ». Je fais encore référence aux associations qui ont quitté la salle aujourd'hui. Il se trouve que j'en connais un certain nombre. Je ne juge pas et je trouve que leur position est tout à fait respectable, et d'autant plus respectable que ces associations ont à plusieurs reprises dans le passé été amenées à véritablement défendre l'intérêt public sur un certain nombre de dossiers qui ont été menés. Et je comprends un petit peu aujourd'hui leur colère dans la mesure où elles disent « finalement, les engagements qui ont été pris il y a quatre, cinq ou six ans n'ont jamais été respectés ». Ils vous ont cité les engagements qui ont été donnés. Et si ce débat public pouvait servir à faire en sorte que l'on démontre à ces associations qui ont quitté la salle que les engagements qui ont été pris dans le passé, notamment par le Grand Port Maritime de Marseille – on citait le Conseil de Développement, qui est une instance de concertation. La question qui se pose, c'est véritablement, est-ce qu'il y a concertation dans le Conseil de Développement ? Et si on utilise des Commissions de débat public pour aborder ces questions-là, c'est que manifestement, dans les débats publics, la place est un petit peu plus ouverte à l'échange et à l'écoute et au respect des positions des uns et des autres. Ce qui n'est peut-être pas toujours le cas dans une espèce de décisions qui se font au jour le jour et dans lesquelles on décide que finalement, certaines idées qui pourraient être développées par certaines personnes associatives etc. ne vont pas dans la ligne que l'on aurait souhaitée.

Et véritablement, si on reprend l'historique, donc, de ce qui s'est fait dans le golfe (je ne reviendrai pas sur Fos 2XL etc.), il est important que le débat public couche véritablement des engagements qui démontrent que les avis ont été pris en compte. Et vous avez été interpellé, tout à l'heure, Monsieur le Président, par l'un des associatifs qui a quitté la salle, en disant « finalement, est-ce que vous, vous pouvez vous engager à ce que les accords, les engagements qui ont été pris publiquement par le Grand Port de Marseille de mettre en place un organe d'analyse des pollutions, de mettre en place ou de réfléchir à un contrat de baie etc., est-ce que vous pouvez vous engager à ce que maintenant cela se fasse ? » Parce que cela fait six ans qu'ils patientent. Manifestement, si ce débat public aboutit encore à des engagements qui ne sont pas respectés parce qu'ils ne sont pas – comment dire ? – liants, et bien, on aboutira encore à des tensions. On créera ou on continuera à créer sur ce territoire, pour lequel les industriels ont (je le répète) une responsabilité particulière vis-à-vis de la santé des gens, vis-à-vis de l'environnement, vis-à-vis de la biodiversité qui est présente ici et qui, croyez-moi, est exceptionnelle, nous aboutirons encore à un flop qui entraînera une lassitude et un rejet de ce type de démarche.

Donc, tout ce que je souhaite, moi, d'un débat public, c'est que la société civile, les associatifs, l'ensemble des parties prenantes soient écoutés, mais que les engagements qui sont pris au cours de ces débats publics, les réponses qui sont faites, loin simplement d'essayer de calmer ou de faire des promesses un petit peu rapidement faites et aussi rapidement non tenues, ce que je souhaite, c'est

que cette fois-ci, ces engagements soient pris et que l'on réfléchisse évidemment, au sein de la zone industrielle du port de Marseille et d'abord le Grand Port de Marseille et aussi, Monsieur le Président du Conseil de Développement, à écouter l'ensemble des parties prenantes, peut-être au-delà même du seul Conseil de Développement. Je vous remercie.

Monsieur DUBOUT

Merci, Monsieur MAHOUCHE. Merci. Monsieur le Maire, il vous reste à conclure et à apporter votre dernière vision sur le sujet.

Monsieur René RAIMONDI, Maire et Conseiller général de Fos-sur-Mer

Moi, avant de commencer, je vais demander aux Fosséens qui sont dans la salle de lever la main. Je voulais faire cela pour vous montrer quand même que ce soir, je trouve que le débat démarre mal. Il démarre mal parce que, quoi qu'il en soit, la parole des Fosséens va être entendue très tardivement, quoi qu'il en soit. Et je vais essayer, effectivement, de la porter. Rendez-vous compte : même mon opposition est partie. Elle n'a même pas attendu, effectivement, mon intervention. Vous dire, effectivement, comment le dialogue qui devrait être celui qui devrait prévaloir à nos débats ce soir va être compliqué et difficile si on reste dans cette attitude de brouiller les pistes. Excusez-moi. Parce que nous présenter une soirée aussi dense, cela me rappelle un petit peu, pour avoir participé au Grenelle de l'Environnement à Nice, un certain débat où, effectivement, on nous a asséné pendant des heures des vérités et puis, à la fin, on a dit « mais on voudrait bien prendre la parole » et on nous a dit « c'est trop tard ». Et puis, à la fin de la journée, on nous a fait une synthèse de choses qui étaient déjà écrites.

Donc, excusez-moi mais mon discours, qui est écrit, est un peu en décalage avec ce que je viens de dire parce que j'arrivais la fleur au fusil, me disant que mais non, la concertation, c'était utile, mais non, la concertation, c'était indispensable et il fallait absolument que sur ce territoire qui a déjà beaucoup souffert, sur ce territoire où les gens sont écorchés, écorchés vifs ! Il fallait absolument, effectivement, renouer le dialogue.

Alors, en préambule, Monsieur le Président, je vous demande de vous remettre en cause et de remettre en cause la manière dont vous allez présenter aux Fosséens, aux Portsaintlouisiens, ces deux projets parce que si, effectivement, par malheur, c'était comme cela tous les soirs, cela n'aboutirait qu'à une opposition ferme et définitive de chacun d'entre eux. Vous l'avez déjà vu au travers des associations, au travers de ce qui s'est passé les années précédentes. Et donc, personnellement, je ne souhaite pas que cela continue.

Je vais quand même reprendre mon texte, vous allez voir, qui reste encore un petit peu décalé par rapport à cela, mais je vais essayer d'être encore optimiste et de croire. Donc, pour la seconde fois, les citoyens de Fos-sur-Mer et de Port-Saint-Louis en particulier sont consultés sur l'avenir de la zone industrialo-portuaire par le biais d'un débat public. Pour la seconde fois, des projets d'implantation seront présentés au public, peut-être, et leurs impacts sur l'environnement urbain et naturel seront bien sûr examinés. Le Maire que je suis ne pouvait que se féliciter de cet exercice de démocratie directe. Il s'adresse à tous les habitants qui prendront le temps de venir à l'un des nombreux rendez-vous programmés jusqu'au mois de décembre. Au cours de ces différentes réunions, chacun devrait pouvoir s'exprimer en toute liberté sur les projets proposés, donner son

avis, alerter les promoteurs sur tel ou tel risque, obtenir des compléments d'informations sur le déroulement des chantiers. La concertation, c'est sûr, est à mon sens une des valeurs essentielles de notre société moderne. Et à ce titre, elle doit être encouragée chaque fois que cela est nécessaire. Certes, le calendrier est dense mais bon, à Fos, on est normalement habitués à ce genre de densité.

Je l'ai dit, l' élu républicain se félicite du principe du débat démocratique. Pourtant, le citoyen que je suis ne peut que regretter que dans le passé récent, la concertation n'ait pas été à la base de certains projets qui ont lourdement impacté notre environnement. Je pense bien sûr à l'installation de GDF au Cavaou, mais aussi bien sûr au funeste dossier de l'incinérateur marseillais. Sans oublier les autres implantations plus anciennes où, à l'époque (et vous relirez la presse, avec internet on y arrive) on parlait du « gang des DS noires ». Si la voix des populations s'est largement exprimée, par référendum, lors de manifestations parfois violemment réprimées par les forces de l'ordre, faut-il le rappeler ? Cette voix s'est heurtée au mépris et à l'indifférence des décideurs.

C'est en raison du véritable déni de démocratie que nous avons subi que des associations ont choisi de ne pas participer au débat prévu ces trois prochains mois. Je les comprends et partage leur déception. Mais je ne peux pas laisser la chaise vide.

Aujourd'hui, je souhaite que toutes les voix puissent s'exprimer et que toutes les propositions qui iront dans le sens du mieux environnemental soient prises en compte. Je tenais à le dire clairement et fermement car ceux qui me connaissent savent que je n'ai pas l'habitude de tergiverser. Le débat qui s'engage ne doit pas être un écran de fumée destiné à faire avaliser des projets déjà bouclés. Je tiens également à rappeler quels furent mes propos, en mai 2004, à l'occasion du débat public Fos 2XL. J'ouvre les guillemets : « au moment où le Port autonome s'apprête à mettre en lumière un projet majeur, l'Etat se doit de réaliser un aménagement routier permettant de protéger notre population des nuisances engendrées par une augmentation de trafic déjà actuellement très importante ». Six ans plus tard, où en sommes-nous ? Je dirais que la situation est loin d'être optimale. Le Grand Port Maritime de Marseille, aidé du Conseil général, du SAN Ouest Provence, a réalisé de petits ouvrages. Mais qu'en est-il du contournement routier de Fos-sur-Mer ? Qu'en est-il de la liaison autoroutière Salon-Arles ? Qu'en est-il de la déviation Martigues-Port-de-Bouc, qui est annoncée mais pour laquelle les élus ont bien du mal à faire évoluer le projet dans le sens des intérêts des populations ? Qu'en est-il du développement du ferroutage ?

Pour les deux premiers points, force est de constater que l'Etat n'a pas avancé d'un pouce et pourtant, la dizaine d'accidents de poids-lourds que nous avons connue depuis le seul début de cette année est un véritable signal d'alarme. Pire : avec le projet de fermeture de la plateforme de triage ferroviaire de Miramas, c'est une véritable incitation à la hausse du trafic poids-lourds qui est programmée. Alors, je le redis une fois encore : les implantations industrielles du Grand Port Maritime de Marseille-Fos doivent être examinées dans leur globalité, et intégrer toutes les composantes, afin de garantir une réelle cohérence dans nos choix. Il ne sert à rien de développer les capacités de production d'un côté si rien n'est fait pour pallier l'engorgement du trafic routier ou l'absence de ferroutage. Telles étaient les attentes fortes exprimées lors du débat de 2004.

Or force est de constater que la concertation d'alors n'a abouti sur rien de concret pour désengorger un trafic en constante augmentation. Comme je le disais en 2004, les décideurs doivent être les payeurs. Il est difficile d'envisager d'accueillir de nouvelles unités et de développer l'emploi si rien n'est prévu pour accueillir les salariés, leurs familles en termes de logements, écoles et autres infrastructures. La suppression de la taxe professionnelle est un véritable cadeau, mais elle cause un

réel manque d'évolution des budgets des collectivités locales. Je vous rappelle que ces collectivités assument seules les dépenses d'investissement et les frais de fonctionnement qu'ils engendrent.

Je le réaffirme avec fermeté : les décideurs doivent être les payeurs. Ou alors, les payeurs doivent être les décideurs. Une fois de plus, je souhaite une concertation globale pour aborder les orientations de la stratégie du développement du Grand Port Maritime de Marseille-Fos. Qu'est devenu le grand débat public dont on nous avait parlé dans toutes les instances de décision du Port, qui devait se dérouler en septembre 2009 pour permettre une concertation de fond sur le devenir de la zone industrialo-portuaire dans sa globalité pour les décennies à venir ? Aujourd'hui, il est temps d'arrêter les saucissonnages de la concertation. Une fois de plus, je réclame que tout projet qui induit une hausse de trafic routier soit gelé tant que la réalisation totale du réseau routier ne sera pas programmée et surtout inscrite au budget de l'Etat.

On va essayer malgré tout, non pas de parler de saucisson, mais de parler effectivement de deux implantations qui nous concernent au travers de treize réunions programmées. Pour le terminal de GDF au Tonkin, l'enjeu est de remplacer deux cuves en exploitation depuis une trentaine d'années par un nouveau bac. Mon premier questionnement, même si cela a certainement été dit, portera sur l'intégration du bac au site. Ce n'est pas parce que l'on est dans un environnement industriel qu'il faut construire des unités gigantesques, telles de véritables verrues dans le paysage. On montrait tout à l'heure une diapositive avec un marais derrière et quelques bacs. Je vous engage tous à aller dans les jours qui viennent, et notamment ce week-end, devant l'Office du tourisme de Cornillon-Confoux, ville suffisamment éloignée pour imaginer ne pas subir les contraintes visuelles de la zone de Fos. Et bien, positionnez-vous devant cet Office du tourisme. Vous le verrez, il y a un tout petit rempart. Mettez-vous au rempart et vous verrez les bacs de GDF. Les bacs de GDF non pas au Cavaou mais les bacs de GDF de Tonkin. Donc, vous voyez, la pollution visuelle va très, très loin.

Mon second questionnement portera sur la gestion des sols. Le chantier se déroulera sur le terrain voisin et, dès son achèvement, les anciens bacs seront détruits et ce dans une seule logique de rentabilité financière, une fois de plus. N'aurait-il pas mieux valu préserver ces terrains ? Il n'y a pas si longtemps, GDF affirmait qu'ils présentaient un caractère écologique et environnemental remarquable, et donc, ne pouvaient accueillir les bacs aujourd'hui construits au Cavaou. De qui se moque-t-on ?

Pour ce qui concerne le projet Faster, il prévoit la construction d'un véritable polder – on nous avait mis qu'il ferait 80 hectares mais j'ai entendu quelque chose de plus modeste – une vingtaine d'hectares pris sur la mer au débouché de la darse. Un lieu, Daniel l'a rappelé tout à l'heure, qui dans le passé avait été aussi proposé avant l'installation de Combigo Golf au bout du Caban, sans emprise supplémentaire sur le domaine maritime. Il nous avait alors été répondu que le croisement des méthaniers avec les porte-conteneurs n'était pas raisonnable. Qu'en est-il aujourd'hui ? Après avoir fait pénétrer la mer à l'intérieur des terres, voilà qu'on veut maintenant gagner sur la mer. On peut s'interroger sur le nouveau traumatisme à venir, dans un biotope déjà largement impacté. Par ailleurs, la question des rejets dans le milieu naturel se pose de manière prégnante, et ce pour les deux projets.

Aussi, je vais faire une redite : l'eau de mer utilisée pour les opérations de refroidissement est chlorée pour la débarrasser de tout organisme vivant. Alors, dans le même temps, des tonnes de chlore sont rejetées en mer. Il est grand temps que les nouvelles installations, mais aussi celles déjà existantes, fassent disparaître définitivement cette source de pollution. Bien trop souvent, dans ce fameux saucissonnage de la concertation, on nous parle d'une installation, et du peu de tonnage

rejeté en mer, du peu de tonnage rejeté dans l'air. Mais on oublie qu'à Fos, le cumul est déjà important. On oublie qu'à Fos, il existe déjà des industries et des industries fort polluantes.

Je parlais tout à l'heure des rejets de chlore. Les habitants qui ne sont pas restés ce soir commencent à s'interroger. Il n'y a pas vraiment d'odeur de chlore sur la mer mais, depuis quelques semaines, nous sommes interrogés de manière insistante par les pêcheurs, par les promeneurs, sur la disparition des naissains de moules. Qu'en est-il exactement ? Ouest Provence vient d'interroger l'IFREMER, qui va très certainement bientôt faire une étude là-dessus. Je vous assure, et je vous affirme, que les naissains de moules, depuis deux ans, commencent à véritablement disparaître sur nos côtes. Il va falloir essayer de trouver la raison de cette disparition quoi qu'il en soit.

Là aussi, dans un sujet qui a été abordé dans le domaine du développement durable, des questions méritent d'être soulevées. Savez-vous, Mesdames et Messieurs, qu'il y a trente ans, cela a été dit tout à l'heure, GDF avait été exemplaire en imaginant des échanges de frigories (ils s'en vantaient encore il y a peu de temps dans une réunion à l'étage) et de thermie avec leur voisin Air Liquide. Les apports de l'un facilitaient la production de l'autre. J'ai compris ce soir que ce n'était pas si idyllique que ce qu'on nous avait présenté il y a quelques temps, tout en limitant bien sûr les rejets. Cela n'a pas été retenu et n'a pas servi d'exemple à l'installation de GDF au Cavaou, plusieurs décennies plus tard, et malgré la proximité de nombreux producteurs de calories. Qu'en est-il pour Fos Faster ? Là aussi, un début de réponse nous a été donné. Il m'a peu satisfait puisqu'on va mélanger de l'eau. J'aurais souhaité et préféré, effectivement, qu'on ne rejette plus rien et que les échanges soient suffisants pour faire fonctionner les deux usines.

On le voit : les questions sont nombreuses. Elles sauront alimenter, je l'espère, les débats. Je connais la pertinence et la sagacité des habitants de Fos et de Port-Saint-Louis. Nous allons essayer d'éveiller leur désir de vivre dans un environnement industriel respectueux du milieu naturel. Ils auront tout loisir, je l'espère, de s'exprimer, de faire des contre-propositions ou des amendements aux projets proposés. Voilà que j'ai mélangé mes feuilles. Je vais m'y retrouver. J'ai dû perdre la feuille, ce n'est pas grave, je vais finir sur, effectivement, ce qui sont véritablement les attentes des habitants. Quoi qu'il arrive, encore une fois, nous réclamons haut et fort, un véritable débat sur la totalité de la zone de Fos-sur-Mer avec l'ensemble des projets qui sont à nos portes aujourd'hui, afin que définitivement, on puisse se prononcer en tout état de cause sur les réseaux routiers, sur les rejets qui sont dans notre atmosphère et pour que définitivement, on puisse imaginer vivre sereinement à côté d'une industrie qui nous pèse déjà très lourd.

Monsieur le Président, je compte sur votre sagacité pour modifier, effectivement, la manière dont nous avons mené les débats ce soir, qui a fait que les populations ont abandonné effectivement la salle. Il ne faut pas que cela se reproduise. Je vous remercie.

Monsieur DUBOUT

Merci, Monsieur le Maire. On arrive donc au terme de notre débat, sur une déclaration forte de votre part. Je regrette moi-même que les habitants aient en partie déserté. Les associations, je le regrette, mais on ne peut pas à la fois regretter l'absence de débat et partir avant le débat. C'est un point délicat. J'espère qu'on pourra faire revenir les associations ou tout au moins les personnes physiques, comme l'a fait Monsieur MOUTET, de façon à pouvoir alimenter ce débat.

La deuxième chose que je voulais dire, c'est que j'ai conscience que ce débat a été ce soir un peu long. Nous en tiendrons compte pour essayer de les alléger les prochaines fois. Nous sommes très respectueux, aussi, malgré tout, du temps. Et nous essayons de faire en sorte que le temps de la salle soit le même que le temps des réponses qui lui sont données. Néanmoins, ce sont des dossiers compliqués, et qu'on le veuille ou non, il faut passer un certain temps pour les présenter.

Donc, effectivement, j'appelle toute la population à revenir et à venir le plus possible. Je m'engage à ce que les débats soient un peu plus courts. Cette fois-ci, nous vous avons présenté. Alors, je regrette donc le départ d'un certain nombre d'associations. J'ai retenu malgré tout un certain nombre de choses de cette soirée. Malgré tout, je pense à l'écoute. J'ai été frappé, même si l'assistance s'est clairsemée au fur et à mesure, par l'écoute de la salle aux questions et aux réponses surtout des promoteurs.

J'ai bien noté les différents points que vous évoquiez, je vous ai dit en introduction qu'on essaiera de ne pas les éluder même s'ils ne sont pas directement la réponse au débat. Vous avez évoqué les problèmes routiers. Vous avez évoqué les problèmes de circulation.

Monsieur RAIMONDI

Au niveau du chantier, cela se posera.

Monsieur DUBOUT

Effectivement, au niveau du chantier, cela se posera de toute façon. Vous avez évoqué la question d'un débat général sur le Grand Port de Marseille. Ce n'est pas la question posée aujourd'hui. Néanmoins, je m'y engage, elle sera mentionnée dans le rapport des Commissions particulières du débat. Je le sais. Le Président Philippe DESLANDES, lorsqu'il a fait une conférence de presse, a dit qu'il y était lui-même favorable, et j'espère qu'en tous les cas je reprendrai votre sollicitation dans les rapports.

Sinon, je ne vais pas faire la synthèse de tout ce qui a été dit aujourd'hui, d'autant qu'il y avait de nombreuses questions qui ont été posées. Je vous rappelle cependant que nous allons maintenant entrer dans le vif du sujet et que les deux prochaines réunions sont encore des réunions thématiques communes aux deux projets. La prochaine, celle du jeudi 16 septembre à 19 heures, Salle Marcel Pagnol, Port-Saint-Louis-du-Rhône. Elle parlera (et là on entrera dans le vif du sujet) de la politique énergétique et de la stratégie du Grand Port Maritime de Marseille. Celle du jeudi 23 septembre à 19 heures se tiendra de nouveau ici. Elle portera sur les risques industriels et les impacts sur l'air, la mer et la santé.

Enfin, pour clore cette réunion, je vais vous donner (alors, je n'ai pas les chiffres exacts de notre activité internet au jour et à l'heure). Tout ce que je peux vous dire aujourd'hui, c'est que nous avons déjà reçu deux contributions, sous la forme de deux cahiers d'acteurs, qui vont se trouver sur notre site et envoyées par la poste à ceux qui les ont demandées. Et puis, le point de vue de l'aménageur qui est la contribution du Grand Port Maritime de Marseille au débat. Nous avons reçu un certain nombre de questions écrites. Nous sommes très sollicités sur les sites. Hier, il y a eu un peu plus de 650 connexions, 2 325 pages lues depuis l'ouverture du site pour ce qui concerne Fos Tonkin et 969 connexions et 3 000 pages lues – ah, les chiffres sont actualisés ? Merci. En fait

(vous voyez, vous êtes en direct) 702 connexions pour Fos Tonkin et 2 552 pages lues, et pour Fos Faster 1 068 connexions et 3 919 pages lues.

Voilà. J'en ai terminé. Ce que je vous propose, c'est que nous prenions un verre de l'amitié dans la salle qui est juste à côté – au bar, là-bas, au fond, ce qui permettra à ceux qui le veulent de continuer à poser des questions. Merci.

Document rédigé par la société Ubiquis – Tél. 01.44.14.15.16 – <http://www.ubiquis.fr> – infofrance@ubiquis.com